VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii (nr 69)**

z dnia 5 października 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii (nr 69)

5 października 2017 r.

Komisja Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w sali Regionalnego Centrum Innowacji i Transferu Technologii Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie pod przewodnictwem posła **Pawła Pudłowskiego (N)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o nowoczesnych technologiach w gospodarce morskiej,

– informację Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego o Regionalnej Strategii Inteligentnych Specjalizacji Pomorza Zachodniego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Krężel** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, **Karolina Wirszyc-Sitkowska** wicedyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Szczecinie, **Olgierd Geblewicz** marszałek województwa zachodniopomorskiego wraz ze współpracownikami, **Anna Bilska** kierownik Ośrodka Statystyki Morskiej i **Michał Bis** kierownik Ośrodka Inżynierii Danych Urzędu Statystycznego w Szczecinie wraz ze współpracownikami, **Zenon Kozłowski** zastępca dyrektora do spraw oznakowania nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Ewa Łuczak** specjalista do spraw informacji dla kapitanów i **Marta Masłowska** specjalista do spraw elektronicznych map nawigacyjnych Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Arkadiusz Litwiński** zastępca dyrektora Biura Strategii Urzędu Miasta Szczecin, dr hab. **Jerzy Pejaś** dziekan Wydziału Informatyki Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie wraz ze współpracownikami, dr **Hubert Pachciarek** dyrektor Centrum Transferu Technologii Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie, **Michał Ratomski** przedstawiciel spółki Polski PCS Sp. z o.o., **Magdalena Klera-Nowopolska** kierownik Działu Środowiska i Rozwoju Inwestycji Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej oraz **Marta Barcewicz** starszy kierownik operacyjny Amazon w Kołbaskowie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Ewa Gast** i **Julia Popławska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii, kolejne zamiejscowe, oczywiście, w tej kadencji, drugie w Szczecinie, więc Szczecin góruje tu, jeśli chodzi o liczbę spotkań lokalnych. Gratuluję.

Witam bardzo serdecznie wszystkich państwa. Witam posłów ziemi lokalnej i tych posłów, którzy dzisiaj o 3:30 musieli wstać, żeby z nami być, i tych, którzy wstali, tak jak ja, o 5:00, jadących z Rzeszowa… Może przedstawimy wszystkich posłów. Tak jak państwo widzą, są z nami pan poseł Arkadiusz Marchewka, pan poseł Wojciech Bakun z Kukiz'15, pan Maciej Masłowski z Kukiz'15, pan Adam Cyrański z Nowoczesnej, pan przewodniczący Paweł Arndt z Platformy Obywatelskiej, pani przewodnicząca Barbara Bubula z Prawa i Sprawiedliwości oraz Paweł Pudłowski, również z Nowoczesnej.

Bardzo serdecznie witam wszystkich naszych gości, a mamy naprawdę wyśmienitą listę dzisiejszych gości. Przede wszystkim witam parlamentarzystów ziemi lokalnej. Witam senatora Napieralskiego, dzięki któremu tak naprawdę Komisja powstała

w poprzedniej kadencji. Witamy i dziękujemy. Mamy posła Obryckiego i senatora Grodzkiego. Witam panów bardzo serdecznie.

Jest z nami przedstawiciel Departamentu Gospodarki Morskiej, który będzie miał pierwsze wystąpienie, pan dyrektor Paweł Krężel. Dzień dobry. Witam również bardzo serdecznie pana marszałka ziemi tutejszej. Będzie miał dzisiaj wystąpienie, które będzie dotyczyło specjalizacji i tego wszystkiego, z czego województwo zachodniopomorskie chce być znane i dzięki czemu chce się rozwijać. Witam serdecznie panią dyrektor, która jest z nami, i pana profesora uniwersytetu, który będzie również pełnił rolę współgospodarza. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie.

Stwierdzam, że mamy kworum. Porządek dzisiejszego posiedzenia obejmuje informację Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o nowoczesnych technologiach w gospodarce morskiej oraz informację pana Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego o Regionalnej Strategii Inteligentnych Specjalizacji Pomorza Zachodniego. Powyższy porządek i materiały członkowie Komisji otrzymali.

Czy są jakieś uwagi? Jeśli nie ma, stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia bez zmian. Przystępujemy do jego realizacji.

Pierwszy punkt. Bardzo uprzejmie proszę o zreferowanie tematu przedstawiciela Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. O przedstawienie materiału poproszę zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej pana Pawła Krężla.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, pozwolę sobie przejść do prezentacji. Szanowni państwo, dzień dobry. Nazywam się Paweł Krężel. Jestem zastępcą dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w MGMiŻŚ. Jestem również szczecinianinem z urodzenia, jak i z przekonania, więc miło mi państwa powitać w moim rodzinnym mieście.

Chciałbym omówić nowoczesne technologie w gospodarce morskiej. Wbrew temu, co niektórzy powtarzają, zwłaszcza w głębi lądu, gospodarka morska jest obszarem innowacyjnym, a przemysł okrętowy jest obszarem bardziej innowacyjnym lub co najmniej tak innowacyjnym jak przemysł samochodowy czy też przemysł lotniczy. Moja prezentacja będzie skupiona na przemyśle okrętowym. Później powiem krótko o systemach teleinformatycznych wykorzystywanych w administracji morskiej, w administracji żeglugi śródlądowej oraz w portach. Korzystając z tego, że jesteśmy w Szczecinie, poproszę przedstawicieli Urzędu Morskiego w Szczecinie i Urzędu Żeglugi Śródlądowej oraz nowo powołanej spółki Polski PCS o przedstawienie w szczegółach systemów teleinformatycznych i nowych technologii, wykorzystywanych właśnie w gospodarce morskiej.

Jeśli chodzi o gospodarkę morską, to oczywiście nie byłoby innowacyjnej gospodarki morskiej bez jednostek naukowo-badawczych i badawczo-rozwojowych. Tutaj mamy akademie morskie w Gdyni i w Szczecinie, Akademię Marynarki Wojennej, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny oraz uniwersytety, politechniki i inne instytuty naukowo-badawcze.

W związku z tym, że reprezentuję ministerstwo, chciałbym na początku powiedzieć krótko o dwóch inicjatywach, które prowadzimy na szczeblu rządowym. Pierwszą jest Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Jest to dokument określający ramy rozwoju gospodarczego Polski. Następnie powiem krótko o Krajowych Inteligentnych Specjalizacjach (KIS). Postaram się też pokazać nowoczesne technologie w gospodarce morskiej w praktyce.

Jeśli chodzi o Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, w skrócie SOR, z inicjatywy ministerstwa włączyliśmy w obszar reindustrializacji tej strategii dwie inicjatywy. To projekt strategiczny „Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego” oraz projekt flagowy „Batory”.

Projekt strategiczny „Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego” zakłada stworzenie strategii rozwoju przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Co do zasady, celem tej strategii jest stworzenie i zapewnienie ram prawnych dla rozwoju prawnego, finansowego oraz organizacyjnego polskiego przemysłu okrętowego. Nie

będę odczytywał szczegółów prezentacji. Jak rozumiem, państwo ją dostali. Mamy też dość mało czasu.

Przejdę do omówienia produktu flagowego „Batory". Tutaj mamy więcej konkretów. Inicjatywa „Batory" zmierza ku stymulowaniu nowoczesnych technologii w przemyśle okrętowym. Mamy tutaj cztery elementy. Pierwszy to budowa promów pasażerskich dla polskich armatorów, drugi – wsparcie tworzenia i wdrażania nowoczesnych technologii okrętowych, trzeci – budowa nowoczesnej modułowej platformy offshore, czwarty – stworzenie zielonej stoczni w Polsce. Jeśli chodzi o zieloną stocznię, czyli stocznię recyklingową, w związku z wymogami środowiskowymi, które na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) są wprowadzane, obecna praktyka złomowania statków na plaży w Bangladeszu czy w Indiach prawdopodobnie wkrótce przejdzie do lamusa. Będzie trzeba przeprowadzać utylizację statków w wysoko wyspecjalizowanych zakładach. Taki zakład właśnie chcielibyśmy stworzyć na polskim wybrzeżu.

Krajowe Inteligentne Specjalizacje. Utworzona została 20. Krajowa Inteligentna Specjalizacja (KIS 20), dedykowana właśnie sektorowi gospodarki morskiej, pod nazwą „Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy (ITM)". Utworzenie tej 20. specjalizacji umożliwia finansowanie projektów z Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój (PO IR). W tej chwili pracuje grupa robocza do spraw KIS 20. Grupa ta ma na celu przygotowanie szczegółowego opisu tej specjalizacji, a także wprowadzenie ewentualnych propozycji zmian i uzupełnienie do tej specjalizacji. Instytucją zarządzającą PO IR jest Ministerstwo Rozwoju – Departament Programów Wsparcia Innowacji i Rozwoju.

Teraz krótko postaram się omówić technologie przyszłości. Technologie, które w mojej opinii będą technologiami przyszłości, uszeregowałem – że tak powiem – od najbliższej do najdalszej przyszłości.

Technologią, która już teraz jest wykorzystywana, wchodzi w życie i jest coraz bardziej popularna w przemyśle okrętowym, są statki zasilane paliwami alternatywnymi. Mamy tutaj kilka elementów, które wpływają na rozpowszechnienie się tych paliw jako źródła zasilania statku. Po pierwsze, koszty paliwa. Obecnie koszty paliwa to ponad 50% kosztów eksploatacji statku, pozostałe 50% to koszty załogowe. Jeśli chodzi o wymogi środowiskowe, od 1 stycznia 2020 r. wprowadzone zostaną na całym świecie niskie limity siarki w paliwie, ale to są także limity azotu i kwestie CO_2 w spalinach ze statków. Te wszystkie wymogi środowiskowe wprowadzane przez IMO powodują, że to czyste paliwo, jakim jest skroplony gaz ziemny (LNG), znajduje coraz szersze zastosowanie w statkach. Również prawo unijne – dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych – nakazuje nam, państwom członkowskim, zapewnienie możliwości korzystania przez statki z paliw alternatywnych w ramach całej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w punktach bazowych tej sieci. W przypadku Polski są to porty Szczecin, Świnoujście, Gdynia i Gdańsk.

Tak jak wspomniałem, jeśli chodzi o paliwo alternatywne, to w tej chwili wydaje się, że przynajmniej najbliższe 10-lecie należeć będzie do LNG. Jest to napęd ekologiczny. Tak jak wspomniałem, redukuje on emisję tlenków siarki i azotu, czyli pozwala na spełnienie wymogów środowiskowych wprowadzonych przez IMO i Unię Europejską. To, że jest to czyste paliwo, pozwala także na wydłużenie życia komponentów silnika. Jest ono czyste, więc nie zanieczyszcza części ruchomych silnika.

Z punktu widzenia armatorów najważniejsze jest to, że paliwo to będzie coraz tańsze, zarówno ze względu na zwiększenie się podaży, jak i popytu. Podaż – terminal LNG w Świnoujściu. Także ta dyrektywa, o której wspomniałem, przewiduje obowiązek zapewnienia przez państwa członkowskie możliwości zasilania statków przez LNG, co zwiększy podaż i zmniejszy ceny.

Niestety, tak naprawdę UE jest tutaj pionierem, jeśli chodzi o paliwa alternatywne i zasilanie LNG. O ile w 2025 r. armatorzy będą mieli możliwość stosowania statków zasilanych LNG, to niestety w innych miejscach na świecie tej możliwości często jeszcze nie ma. Dlatego w praktyce stosowane są napędy dual-fuel (DF), umożliwiające stosowa-

nie oleju napędowego oraz innych paliw alternatywnych w sytuacji, gdy jest możliwość zasilania tym paliwem – czy to LPG, czy biometan, czy też energia elektryczna.

Natomiast jeśli chodzi o samą energię elektryczną, mamy ten sam problem, który ma przemysł samochodowy. W tej chwili jest problem w akumulowaniu tej energii. Obecne technologie akumulatorowe nie pozwalają na zasilanie statku, który często przebywa w morzu dni, a nawet tygodnie, więc w chwili obecnej wydaje się, że energia elektryczna będzie wykorzystywana do zasilania statków w żegludze bliskiego zasięgu, tzw. short sea shipping (SSS), czyli w naszym przypadku promów, które kursują do Skandynawii.

Konstrukcja offshore to jest kolejny element innowacyjności w przemyśle okrętowym, o którym chciałem powiedzieć. W związku z tym, że jesteśmy w Szczecinie, chciałem wspomnieć o organizacji międzynarodowej Interoceanmetal. Organizacja ta powołana została w 1987 r. przez tzw. demoludy (obecnie Bułgarię, Czechy, Kubę, Rosję i Słowację). Posiada ona wyłączne prawo do eksploatacji działki na środku Pacyfiku. Działka ta leży 1,2 tys. Mm od wybrzeży Meksyku i 1,2 tys. Mm od Hawajów, czyli na samym środku Pacyfiku. Jest to 75 tys. km^2 pełnych tzw. konkrecji polimetalicznych. Są to twory skalne zawierające wiele cennych minerałów. W tej chwili jeszcze wykorzystanie wydobycia tych konkrecji nie wydaje się być opłacalne, ale przewiduje się, że w ciągu 5–10 lat technologie pozwolą na wydobycie – w konkurencyjnych cenach – tych metali na lądzie.

Kolejna kwestia to pełnomorskie farmy rybne. Jak wiemy, jest nas coraz więcej, ceny żywności rosną, następują zmiany klimatyczne. To wszystko powoduje, że jest coraz większy popyt na żywność. Takie farmy, jak tutaj widać, dają możliwość stworzenia alternatywnego źródła białka wysokogatunkowego również w krajach pustynnych, jak np. subsaharyjskich, gdzie jest możliwość stworzenia takiej akwakultury u wybrzeży tych krajów.

Trzecia kwestia to rewolucja w żegludze. Pozwoliłem sobie to nazwać trzecią rewolucją w żegludze. Chodzi tutaj o automatyzację, która teraz właśnie zachodzi. O tym też powie pan zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Pierwsza rewolucja to była zmiana żaglowców na parowce, a następnie na statki motorowe. Pozwoliło to przyspieszyć żeglugę między kontynentami – skrócić ją z miesięcy do tygodni.

Druga rewolucja to kontenerowce, które drastycznie przyspieszyły obrót portowo-morski. Przed rewolucją kontenerową, która w zasadzie zaczęła się w latach 60. i 70., statki potrafiły stać w porcie dniami i tygodniami. Kontenerowce umożliwiły przeładunek w ciągu kilku godzin. Największe kontenerowce mają pojemność ok. 22 tys. TEU. Oznacza to nic innego tylko 22 tys. tirów, więc objętość ta jest ogromna, co też pozwala znacznie obniżyć koszt jednostkowy przewozu takich ładunków. Właśnie dzięki temu m. in. towary z Azji, z Chin są tak tanie i konkurencyjne, gdyż ten koszt przewozu nie jest istotnym elementem w całościowym koszcie danego towaru.

Automatyzacja to jest właśnie ta trzecia rewolucja, która zachodzi w tej chwili. Ta rewolucja zachodzi również w transporcie samochodowym, o czym na pewno państwo wiedzą. Google – autonomiczne pojazdy. Natomiast wydaje mi się, że jest duża szansa, że ta rewolucja w transporcie morskim zajdzie szybciej niż w transporcie samochodowym. Po pierwsze, nie ma tutaj takiej bariery psychologicznej jak w transporcie samochodowym, ponieważ nie ma bezpośrednio kontaktu pomiędzy pieszym a autonomicznym pojazdem. Ponadto już teraz statki tak naprawdę są pływającymi komputerami. Marynarze nie uprawiają żeglugi tak jak kiedyś. Tak naprawdę marynarze zarządzają i nadzorują systemy teleinformatyczne na statkach.

Żeby nie być gołosłownym, to już w 2018 r. w Norwegii planuje się wejście do eksploatacji pierwszego autonomicznego statku napędzanego energią elektryczną. Statek ten będzie kursował po norweskich fiordach. Tak naprawdę też mówi się, że w tej chwili statki już są gotowe do autonomicznej żeglugi. Problemem jest tutaj prawodawstwo, bo prawo morskie, które w zasadzie ma swoją genezę nawet nie w średniowieczu, a w starożytności, nadal przewiduje nadrzędną rolę kapitana w żegludze. Tak naprawdę ten statek będzie kursował na wodach terytorialnych Norwegii i w związku z tym prawodawstwo norweskie łatwiej było zmienić. Jest możliwość szybkiej zmiany i umożliwienia takiemu statkowi kursowania. W przypadku żeglugi oceanicznej międzynarodowej potrzebna jest

zmiana całego systemu konwencji międzynarodowych, które są uchwalane w ramach IMO w Londynie, więc okazuje się, że tak naprawdę to jest problem i to potrwa pewnie kilka najbliższych lat.

Na końcu, zanim oddam głos moim kolegom i koleżankom, chciałem powiedzieć o dwóch projektach, które jako ministerstwo prowadzimy. Projekty te mają na celu cyfryzację administracji morskiej.

Po pierwsze, to jest System Informacji Przestrzennej w Administracji Morskiej. Ten system ma na celu cyfryzację i udostępnienie danych, które w tej chwili posiadamy w urzędach morskich. Na razie skupiamy się na danych związanych z zagospodarowaniem przestrzennym obszarów morskich, dlatego że o ile na lądzie za zagospodarowanie przestrzenne odpowiada gmina, to na morzu za zagospodarowanie przestrzenne obszarów morskich odpowiada administracja morska. Mogę się też pochwalić, że w procesie opiniowania wniosku do Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (PO PC) nasz projekt dostał najwyższą liczbę punktów, więc dostaniemy tutaj finansowanie unijne.

Jeszcze krótko chciałem powiedzieć o elektronicznym rejestrze jachtów, zarówno morskich, jak i śródlądowych. W tej chwili pracujemy nad ustawą o rejestracji jachtów. Projekt ustawy przeszedł już etap Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz Komitetu Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji. Naszą ideą jest stworzenie elektronicznego rejestru i umożliwienie wszystkim organom dostępu do tego rejestru, m.in. Policji, ale rejestr ten… Słucham? Rejestr statków? Właśnie to ma być pierwszy etap. W drugim etapie chcielibyśmy rozszerzyć ten rejestr jachtów na wszystkie statki, co jest jednak trudniejsze m.in. dlatego, że w przypadku statków mamy kwestie hipoteki morskiej, konwencji międzynarodowych i wymogów międzynarodowych, które trzeba wziąć pod uwagę.

Z mojej strony to wszystko. Dziękuję bardzo. Chciałem teraz poprosić pana dyrektora o omówienie systemów teleinformatycznych wykorzystywanych przez administrację morską.

Zastępca dyrektora do spraw oznakowania nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie Zenon Kozłowski:

Tak na wstępie chciałem tylko powiedzieć, że administracja morska wszystkim kojarzy się z papierkami i z jakimiś zarękawkami, tak jak u urzędnika. Niestety, administracja morska to nie tylko czysta administracja, ale również działalność związana z osłoną obszarów morskich i nadzorem nad obszarami morskimi. Chciałem dzisiaj zaprezentować systemy, które są wykorzystywane w administracji morskiej właśnie w celu ułatwienia żeglugi i zabezpieczenia żeglugi, ale również na końcu wpisują się w temat zabezpieczenia nawigacyjnego, o którym pan dyrektor Krężel tutaj powiedział, może kiedyś dla autonomicznych statków.

Zaprezentuję po kolei Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (popularnie zwany KSBM) – osłonę obszarów morskich i nadzór nad obszarami morskimi, a także System Kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich o bezpieczeństwie żeglugi, czyli Polish Harbours Information & Control System (popularnie zwany PHICS) – system sprzęgający, a właściwie baza danych dla wszystkich, którzy działają na obszarze portów i obsługi statków. Omówię również System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ), który bezpośrednio służy jako system operacyjny nie tylko dla administracji, lecz także Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, tudzież nawet organizacji międzynarodowych – Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) czy Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO). Elektroniczny system zarządzania oznakowaniem nawigacyjnym – tu już troszeczkę pozwoliłem sobie wkroczyć na naszą działkę Urzędu Morskiego w Szczecinie, bo taki system wdrożyliśmy. Chodzi o nadzór nad oznakowaniem pływającym i stałym, monitoring tego oznakowania. Morska stacja referencyjna RTK (Real-Time Kinematics) to pierwsza na świecie, która funkcjonuje według standardów ustalonych przez IMO. Pozostałe administracje są dopiero na etapie wdrożenia. W oparciu o RTK został opracowany system pilotowy. Według naszych wytycznych i założeń na tym systemie są wprowadzane gazowce do portu Świnoujście,

ale również duże statki. To też pierwszy taki system, który ma zdefiniowane wymagania przez administrację morską.

Zacznijmy od KSBM. Głównym wykonawcą był Urząd Morski w Gdyni, ale tutaj było paru partnerów, czyli Urząd Morski w Słupsku, Urząd Morski w Szczecinie oraz Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR). Cele projektu to zwiększenie bezpieczeństwa morskiego, ochrona środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami oraz ustanowienie systemu monitorowania i zarządzania obszarami morskimi. Tu chodzi o radary i o systemy automatycznej identyfikacji statków. Kolejnym celem jest budowa systemu komunikacji operacyjnej dla SAR. Chodzi o to, żeby była łączność, żeby każdy, kto woła o pomoc, miał możliwość otrzymania tej pomocy. Jeżeli nie mamy dobrej łączności, to po prostu tego nie ma. Budowa Pomorskiej Magistrali Telekomunikacyjnej – tutaj nie wiem, czy państwo wiedzą, że jesteśmy sprzęgnięci światłowodem – cała administracja morska, ale nie tylko, bo dotyczy to Straży Granicznej i innych służb, całe wybrzeże, tak więc mamy możliwość wzajemnej wymiany informacji.

Zakres KSBM. Zostało wykonanych 28 radarów. Tu mają państwo pokazaną lokalizację, gdzie są zamontowane kamery podglądu nad obszarem morskim, gdzie są stacje UKF (VHF) i stacje hydrometeorologiczne, dające informacje o aktualnej sytuacji pogodowej i stanach wody. Oprócz tego mamy jeszcze dwie stacje działające w systemie światowym nadawania poprawek do GPS (Global Positioning System), tzw. stacje referencyjne DGPS (Differential GPS). Takie stacje, które są na Rozewiu i w Dziwnowie, zostały również oddane. Jest pięć nowych stacji bazowych systemu AIS (Automatic Identification System), czyli Automatycznej Identyfikacji Statków. Te stacje pracują w systemie światowym. Sygnał z tych stacji jest przekazywany do Komputerowego Centrum Wymiany Informacji HELCOM. Później można zobaczyć, gdzie statki podróżują, i nadzorować ruch statków. Oprócz tego zostały zmodernizowane centra zarządzania ruchem morskim: Gdynia, Ustka, Szczecin i Świnoujście. Dlaczego Gdynia, to wiadomo, bo mamy całą Zatokę Gdańską. Wiadomo, dlaczego Szczecin, bo mamy Szczecin i Świnoujście. Mamy podejście do Świnoujścia – Redę. A dlaczego Ustka? W tym miejscu mamy trasę żeglugową, która jest uczęszczana przez statki o dużych zanurzeniach. Chodziło o nadzorowanie ruchu tych statków. Oprócz tego kapitanaty portów zostały też wyposażone w systemy monitorowania sprzęgające i pozwalające na korzystanie z informacji.

System Kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich, czyli PHICS, to jest właściwie system bazodanowy – wymiany danych między różnymi służbami. Od razu państwu odpowiem, że moduły PHICS to jest chyba najważniejsze. Administracja, czyli elektroniczny nadzór nad obrotem portowym związanym z transportem morskim; agenci morscy, czyli ci, co obsługują statki bądź kapitanowie portów, bo czasami, jak nie ma agenta, to kapitan portu taką funkcję musi pełnić; przekazywanie przez kapitanów statków lub agentów morskich dokumentów związanych z wizytą statku – tych dokumentów naprawdę jest dużo. To są konosamenty, to są różne dokumenty do odpraw celnych czy odpraw granicznych. Morskie jednostki edukacyjne – tutaj mamy rejestrowanie szkoleń oraz uczestników tych szkoleń, żebyśmy mieli pewność, że dana osoba uczestniczyła w kursie, nie została ominięta czy dopisana w jakiś sposób. Ten system pozwala na nadzorowanie tego typu. Zespół pytań dla Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej i ostatni moduł, który wiąże się z pozostałymi dwoma. Jak państwo widzą, tam mamy założenia – rejestrację uczestników, a tutaj na podstawie tamtych szkoleń i rejestracji uczestników szkoleń czy egzaminów są wydawane dokumenty żeglarskie. Ten moduł pozwala na kontrolę i stwierdzenie autentyczności dokumentów żeglarskich.

Przechodzimy do następnego systemu. System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi, popularnie zwany SWIBŻ, został opracowany przez wiodący Urząd Morski w Gdyni. Jest to system przyjęty jako system operacyjny do różnego rodzaju działań, w tym działań antykryzysowych. Takie porozumienie pomiędzy dowódcą Marynarki Wojennej, dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni i komendą Morskiego Oddziału Straży Granicznej (MOSG) zostało podpisane. Zresztą zostało później usankcjonowane w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Tak wygląda ekran operacyjny, a tak wygląda ekran nadzoru. Te małe punkciki to są stateczki zobrazowane

w tym systemie. Informacja o tych statkach dociera albo z systemu AIS, albo z podglądu radarowego.

Do podstawowych funkcji należy prezentacja danych VTS (Vessel Traffic Service). Możemy tutaj mieć również dane hydrometeorologiczne i dane AIS, czyli automatycznej identyfikacji statków. Wiemy, jak statek się porusza. Mamy pełny protokół, co statek nadaje. Wśród funkcjonalności jest obraz radarowy, w tym również systemów Straży Granicznej i Marynarki Wojennej. Ten system służy również do przekazywania informacji do centrum europejskiego, czyli do EMSA, w tzw. systemie SafeSeaNet. Możemy tutaj mieć prognozy pogody, prognozy falowania, ale również w sytuacji kryzysowej możemy stworzyć model dryfu np. plamy oleju czy jakiejś jednostki poszukiwanej. Ocena ryzyka oraz wsparcie zarządzania kryzysowego – to, co już powiedziałem.

Kto jest uczestnikiem? Gdzie mamy użytkowników? Urzędy morskie, jak wiadomo, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), MOSG, Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej, Służba Celna, Policja, Rządowe Centrum Zarządzania Kryzysowego, zarządy portów, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW), Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej. System jest dostępny dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), ale również dla NATO.

Przechodzimy do innowacyjności w Urzędzie Morskim w Szczecinie. Tutaj pozwoliłem sobie przywołać trzy rozwiązania najnowsze: elektroniczny system zarządzania oznakowaniem nawigacyjnym, morska stacja referencyjna systemów satelitarnych RTK i przenośny system pilotowy, popularnie zwany PPU. Takim elementem, który aktywizował nas i stworzył konieczność, była budowa portu zewnętrznego, popularnie zwanego gazoportem.

Jeśli chodzi o elektroniczny system zarządzania oznakowaniem nawigacyjnym, Urząd Morski w Szczecinie określił pewne elementy w ramach inwestycji „Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne". Co chcemy otrzymać w tym systemie? Powstanie centralnego systemu z bazą danych i serwerami, pozwalającego na zarządzanie całym oznakowaniem nawigacyjnym. Znaki powinny być energooszczędne, działające – zgodnie z normami – prawie bezawaryjnie, bo niestety nawet najdoskonalsze urządzenia mają awarie, żeby zachowana była ciągłość i dostęp do oznakowania nawigacyjnego. Znaki miały być wyposażone w zdalny i automatyczny monitoring tych znaków taki jak informacja, czy znak działa, czy nie działa oraz pomiar napięcia akumulatorów, bo w tej chwili znaki są zasilane z akumulatorów niskonapięciowych, które są doładowywane z wykorzystaniem energii wiatrowej czy paneli słonecznych, a także kontrola pracy źródeł solarnych i wiatrowych oraz kontrola prawidłowej pozycji znaku, bo znaki pływające również są monitorowane pod względem swojej pozycji.

Jeżeli chodzi o ten system, działa on pod nadzorem naszego urzędu, we współpracy z firmami, które to robiły. Tu trzeba zaznaczyć, że były to polskie firmy. Oczywiście wykorzystywaliśmy elementy importowane, ale sprzęgającym były polskie firmy. Został opracowany nowoczesny morski kontroler zarządzania znakami nawigacyjnymi, na bazie tego również stacja bazowa zarządzająca oznakowaniem nawigacyjnym, podsystem zbierania i składowania danych, który wykorzystuje już tutaj oprogramowanie, podsystem inteligentnego podejmowania decyzji i autonomicznego nadzoru nad znakami oraz podsystem łączności morskiej sprzęgający różne formy informacji, czyli – jak państwo widzą – AIS, GSM, radiomodemy czy też zakresy łączności satelitarnej. Wyniki tych prac, które mamy jako urząd morski, jeszcze nie są w tej chwili wykorzystywane przez Urząd Morski w Gdyni przy tworzeniu nowego programu, podobnego do naszego.

Tak mniej więcej wyglądają ekrany, jeżeli chodzi o monitoring i pełne informacje o znakach, co jest, czy pława jest na pozycji, czy pali światło, czy nie pali, a to serwerownia. To tak dla przykładu pokazane.

Przechodzimy do morskiej stacji referencyjnej GNSS (Global Navigation Satellite System) RTK. Również tutaj urząd morski ustalił pewne wytyczne, dlatego że do tej pory wytyczne IMO-wskie dotyczyły głównie stacji DGPS. My na bazie wytycznych IMO ustaliliśmy wytyczne dla stacji RTK. Jest to pierwsza i jedyna na dzień dzisiejszy, chyba że coś się zmieniło – przynajmniej 2 miesiące temu jeszcze była jedyna – stacja, która jest

zgodna z zaleceniami Międzynarodowego Stowarzyszenia Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA). Zgodnie z tymi zaleceniami generuje poprawki dla radionawigacyjnych systemów, realizując w pełni dyrektywę IMO, czyli system jest w pełni monitorowany i w pełni zabezpieczający określanie pozycji na obszarach morskich.

Wykorzystywany system jest morskim odpowiednikiem lotniczego systemu naprowadzania samolotów. To się trochę wpisuje w obsługę statków bezzałogowych, o czym przed chwileczką pan dyrektor mówił, bo jeżeli będziemy mieli dokładną pozycję, to również możemy ten statek prowadzić. Pozwala pilotowi czy korzystającemu z systemu prowadzić bardzo dokładnie statek przy całkowitym braku widzialności. Tak jak w samolotach – nie mamy widzialności, a samolot możemy prowadzić. Tak samo dokładnie jest tutaj. Dokładność – 8 mm przy poziomie ufności 95%, 17 mm przy poziomie ufności 99,7%. Praktycznie rzecz biorąc, możemy powiedzieć, że duży statek jest prowadzony z dokładnością milimetrową. Ten system również pozwala statkowi cumować z bardzo dużą dokładnością, bo jak mamy informację o jego ruchu, w tym momencie możemy dokonywać bardzo dokładnego cumowania, wykorzystując podkłady mapowe i informacje o nabrzeżach. Wyobraźcie sobie statek ponad 300-metrowy, szeroki na 50 m, wysoki na 50 m, który cumuje do nabrzeża z dokładnością do milimetra.

System generuje poprawki do GPS, ale nie tylko do GPS. Wykorzystuje również systemy radionawigacyjne Glonass i Galileo, czyli te wszystkie systemy pozycyjne, które są dostępne na naszym obszarze na dzień dzisiejszy. Oczywiście prowadzony jest ciągły monitoring. System jest w pełni dublowany, więc jeżeli jedna stacja ma awarię lub nie funkcjonuje poprawnie, przełączana jest na drugą stację. System jest w pełni zastępowalny, więc na dobrą sprawę bezawaryjny. Oczywiście tu się trochę pochwalę, że został całkowicie zaprojektowany i zbudowany pod naszym nadzorem jako urzędu morskiego przez firmę polską.

Tutaj widzą państwo, jak to wygląda. To jest zrzut ekranu. Wymagania dyrektywy to jest 10 cm. Nasza pozycja mieści się w tym zielonym punkcie.

System pilotowy. Działamy w oparciu o RTK, które jest wykorzystywane do wystawiania pływającego oznakowania nawigacyjnego oraz do pomiarów morskich. Nam też zależy na tym, żeby pomiary były wykonywane bardzo dokładnie. Obniża to koszty pogłębiania. Mamy dokładny obraz dna. Dzięki temu wiemy, ile trzeba wybrać urobku, ale żeby to osiągnąć, musimy mieć bardzo dokładną pozycję. To system nam gwarantuje.

Oprócz tego ten system posłużył jako baza do stworzenia systemu pilotowego. Tutaj również będę się chwalił. Urząd morski jako jedyny na dzień dzisiejszy ustalił warunki dla takiego systemu pilotowego w oparciu o sygnał RTK. To właśnie było spowodowane koniecznością zapewnienia osłony nawigacyjnej dla statków z gazem. Tutaj system pozwala na uniezależnienie wejścia statku od systemów znajdujących się na statku. Pilot ma możliwość określenia bardzo dokładnej pozycji, co najmniej o dwa rzędy dokładniejszej niż na to pozwalają możliwości statku. Wyprodukowała taki system firma NavSim oczywiście pod nadzorem urzędu i we współpracy ze stacją pilotów ze Szczecina. Jak powiedziałem, wiemy, że w tej chwili na świecie są przymiarki do czegoś takiego, ale w pełni wdrożony system to jest u nas. W oparciu o ten system jest też modernizowane centrum szkolenia w Iławie, które również jako pierwsze chyba na świecie będzie funkcjonowało w oparciu o tego rodzaju systemy.

Jak to wygląda? To jest coś takiego: walizeczka z systemem. Pilot, wchodząc na statek, ma po prostu możliwość jej wniesienia. Ten przenośny komputer jest schowany w środku. Tak wygląda montaż na statku. Tam jest jedna antena, druga antena, system. Tak to wygląda na statku. Na relingu się to montuje. System pozwala również dokładnie określić pozycję statku. To jest właśnie przykład wykorzystania tego systemu w Iławie. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Dziękuję bardzo. Czy z tej strony jeszcze ktoś, panie dyrektorze?

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, jeśli można, to teraz prezentacja Urzędu Żeglugi Śródlądowej odnośnie do systemów używanych w żegludze śródlądowej, a później jeszcze mamy pre-

zentację dotyczącą Polskiego PCS, czyli Port Community System, dobrze? To poproszę Urząd Żeglugi Śródlądowej.

Specjalista do spraw elektronicznych map nawigacyjnych Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Marta Masłowska:

Dzień dobry. Jestem pracownikiem Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Przedstawię krótko zharmonizowany system usług informacji rzecznej RIS (River Information Services), który działa jako jedyny w Polsce właśnie w naszym urzędzie.

Czym jest w ogóle ten system? Są to usługi informacji rzecznej, które wspierają zarządzanie ruchem i transportem w żegludze śródlądowej. Zostały wdrożone na podstawie dyrektywy unijnej z roku 2005 w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie. Właśnie ta dyrektywa wprowadza obowiązek powstania tego systemu na wszystkich wodach śródlądowych klasy IV i wyższej, które łączą się z drogami wodnymi też klasy IV i wyższej innego państwa członkowskiego.

Dlatego właśnie ten system powstał tutaj, w Szczecinie, na naszej Odrze, ponieważ Odra łączy się dalej z Niemcami i innymi drogami wodnymi. Objęty tym systemem jest u nas w Szczecinie obszar od jeziora Dąbie. Jest to granica z wodami morskimi. Dalej idzie przez Przekop Klucz–Ustowo, rzekę Regalicę, Odrę Wschodnią i Zachodnią, kończąc się w miejscowości Ognica. Łącznie jest to ok. 100 km drogi wodnej.

Z czego się składa ten system? Są to sensory: nasze źródło informacji, wodowskazy, stacje meteorologiczne i inne sensory. Dalej jest transmisja danych – transmisja przewodowa i bezprzewodowa. Następnie mamy centrum RIS, gdzie te wszystkie dane są przetwarzane i dystrybuowane do użytkowników. Użytkownikami tego systemu są śródlądowe jednostki towarowe, czyli armatorzy, ale też mogą to być jednostki rekreacyjne. Dodam, że ten system nie jest obowiązkowy, ale jest bezpłatny i on ma właśnie wspomagać użytkowników śródlądowej drogi wodnej.

Z czego konkretnie składa się nasz system? Są to 32 kamery, w tym też kamery obrotowe. Kamery głównie są montowane w newralgicznych miejscach drogi wodnej, czyli na mostach, na jakichś zakolach. Są to też radary, które umożliwiają podgląd ruchu jednostek. Są to stacje meteorologiczne. Jest 14 wodowskazów. Wodowskazy są montowane głównie na mostach. Montuje się je podwójnie. W razie awarii jednego zawsze mamy odczyt z drugiego. Na tym obszarze mamy także dwie stacje bazowe AIS oraz jedną stację łączności VHF, ponieważ właśnie w naszym centrum prowadzimy stały nasłuch na VHF i możemy kontaktować się za jego pomocą z jednostkami, a także dwie stacje DGPS. Tu obok w tabeli jest zawarte rozmieszczenie tych sensorów – gdzie, ile i jakie się znajdują. Nie będę już jednak tego czytać.

Jakie dokładnie usługi świadczymy? Jak podkreślam, to są usługi bezpłatne. W każdym państwie członkowskim te usługi wyglądają tak samo, dlatego że jednostka, podróżując między państwami, dostaje takie same usługi w każdym państwie, nie musi się tego uczyć od nowa i wie, jak to wygląda. Są tłumaczone na różne języki jak np. usługa komunikatów dla kapitanów. Można wybrać ją w każdym państwie europejskim. Najważniejsze informacje są tłumaczone. Elektroniczna mapa nawigacyjna jest także bezpłatna. Jak wiadomo, używa się jej w systemie ECDIS (Electronic Chart Display and Information System). Następnie jest usługa śledzenia i namierzania statków. Są to dane hydrometeorologiczne, transmisja poprawek DGPS i sygnału AIS. Wszystkie te usługi właśnie łączą się na mapie. Przez to, że mamy sygnał AIS i mamy komunikaty, one także mogą pojawiać się na mapie. Mamy dane z wodowskazów. Możemy uaktualniać warstwę batymetrii, możemy podnosić według stanu wody, dodawać, odejmować, więc wszystko ten system potrafi przetworzyć.

Następnie w naszym urzędzie został wdrożony – na razie pilotażowy – projekt, czyli 100 km drogi wodnej, ale teraz urząd dalej realizuje kolejny projekt. Jest to pełne wdrożenie RIS, realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 (PO IiŚ). Wartość projektu to 32 mln zł. Tak jak tutaj widzimy na zdjęciu, czerwoną ramką jest zaznaczony zakres pilotażowego wdrożenia – Odra Wschodnia i Zachodnia. Dalej będziemy się w górę rzeki przemieszczać. Jeśli chodzi o pełne wdro-

żenie, chcemy objąć systemem kolejne drogi wodne. Poprawimy jakość świadczonych usług w ramach tego projektu, zwiększymy funkcjonalność, rozbudujemy system, czyli zostaną zamontowane kolejne sensory na kolejnych mostach, będą kamery, dalej będzie pełne pokrycie sygnałem AIS. Cały obszar pokrycia takim właśnie systemem zwiększy nam się do 240 km drogi wodnej.

Jakie korzyści nam to ze sobą niesie? Nastąpi poprawa bezpieczeństwa nawigacyjnego, ponieważ będzie prowadzony ciągły nadzór nad ruchem jednostek. Tak jak powtarzam, elektroniczne mapy nawigacyjne są bezpłatne. Każdy może z nich korzystać. Gromadzimy i archiwizujemy dane, więc też jest możliwość odczytania danych archiwalnych. Obrazy z kamer są także zapisywane, więc jest możliwość np. odtworzenia danego wypadku, sprawdzenia wstecz. Są to jakieś dane, które mogą być wykorzystane dalej. Obecnie współpracujemy także z Policją, która się nieraz do nas zgłasza, aby takie dane od nas pozyskać. Wspieramy służby kryzysowe. Gromadzimy te dane. Oczywiście transport śródlądowy zmniejsza negatywny wpływ transportu na środowisko. Przeniesienie transportu kołowego na drogi śródlądowe poprawia stan środowiska naturalnego.

To tak ogólnie pokrótce. Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel spółki Polski PCS Michał Ratomski:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Michał Ratomski. Reprezentuję spółkę Polski PCS. Ponieważ czasu mamy niewiele, więc w tempie ekspresowym postaram się tutaj państwu spółkę króciutko zaprezentować.

W dniu 14 września spółka powstała w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wspólnikami spółki jest Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA oraz PGS System Sp. z o.o. z siedzibą w Radomiu.

Cel powołania naszej spółki. Celem jest realizacja projektu, opracowanie, wytworzenie, wdrożenie oraz utrzymanie systemu Port Community System (PCS) w polskich portach morskich. Tego typu rozwiązania są już standardem w świecie, dlatego też taki system powinien powstać również i u nas.

Treści tego slajdu może nie będę tutaj czytał, natomiast jest to jeden z kamieni węgielnych naszej spółki. Mianowicie chodzi o Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2020 r. z perspektywą do 2030. Jednym z zapisów tego dokumentu jest tzw. priorytet nr 4, czyli digitalizacja portów morskich. Powiem, że faktycznie takim konkretnym działaniem, które ma tę digitalizację wyrazić, jest stworzenie polskiego Port Community System.

Czym jest PCS w skrócie? Jest to neutralna, bezpieczna i otwarta platforma elektronicznej wymiany informacji w formacie elektronicznym dla całego grona interesariuszy portów morskich. To taki jednolity system obsługi klienta, który jest standardem – tak jak mówiłem – we wszystkich portach morskich. Dzięki takiej wymianie uzyskujemy optymalizację wszystkich procesów z zakresu logistyki morsko-portowej. W rezultacie takiej optymalizacji następuje skrócenie czasu ich realizacji oraz w konsekwencji zapewne obniżenie kosztów. Zastosowanie takiego systemu zmniejsza ilość pracy papierowej, którą należy wykonać, jak też usprawnia zarządzanie informacją, która w procesach portowych jest przetwarzana, związaną z ładunkiem.

Jakie są kluczowe cechy takiego systemu? Neutralność, otwartość oraz bezpieczeństwo wymiany informacji. Może tutaj przeskoczę szybciutko dalej.

Co rozumiemy przez neutralność takiego rozwiązania?

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Nie będziemy wchodzić może…

Przedstawiciel spółki Polski PCS Michał Ratomski:

Tak? Dobrze. Tym bardziej że tę prezentację można państwu nadesłać. Jak najbardziej, oczywiście.

Czyli, jak rozumiem, bezpieczeństwo informatyczne jest również truizmem dla wszystkich? Wymiana informacji również. System jest wymianą informacji. To tyle. Sama prezentacja jest krótka. Mowa miała być dłuższa. Bardzo państwu dziękuję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo uprzejmie dziękuję za te prezentacje. Tak to jest, jak się pracuje z pasjonatami, jak państwo widzą. Czasu nie przewidzisz. Wszyscy słyszeliśmy. Sześć razy pani powiedziała, że RIS jest bezpłatny, więc bardzo się z tego powodu cieszę. Myślę, że Polski PCS pobił światowy rekord, jeśli chodzi o długość życia w stosunku do pojawienia na posiedzeniu komisji sejmowej, bo raptem 2,5 tygodnia, więc również bardzo serdecznie gratuluję. Dziękuję za to przedstawienie. Przepraszam, że tak ponaglałem, ale mamy tylko 2 godziny, a dwa tematy, które są dosyć pojemne. Wysłuchaliśmy znakomitych prezentacji, które uzmysłowiły nam, jak wiele się dzieje w Polsce w zakresie nowoczesnych technologii morskich i śródlądowych, o czym w ogóle Polska nie wie. Państwo się za mało tym chwalą, za mało jest wiedzy, więc bardzo się cieszę, że nasze dzisiejsze posiedzenie Komisji jest tutaj.

Otwieram dyskusję. Niestety, ale wyznaczę po 2 minuty jako czas maksymalny na zadanie pytania bądź podzielenie się komentarzem, dobrze? Bardzo proszę. Zachęcam państwa posłów bądź naszych gości. Proszę mówić do mikrofonu. Mamy tutaj mikrofonik, który możemy podać.

Chciałem jeszcze powitać pana posła Nitrasa, który dołączył do nas. Bardzo serdecznie witamy.

Pan Arkadiusz Marchewka zgłosił się jako pierwszy, a potem pan Wojciech Bakun. Bardzo proszę. Czas biegnie, więc się zdecydujcie, który mówi.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, chciałbym poruszyć temat dotyczący właśnie tego Port Community System, który został na ostatnim slajdzie przedstawiony w tej prezentacji.

Mianowicie interesuje mnie kilka kwestii dotyczących współpracy z interesariuszami tych procesów, które system może objąć, dlatego że w pierwszej połowie września została powołana spółka, której założycielem były trzy podmioty – dwa porty plus jedna spółka należąca do Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Natomiast zdaję sobie z tego sprawę, że żeby stworzyć spójny system, to bardzo istotna jest współpraca wszystkich podmiotów, które są interesariuszami w portach m.in. rad interesantów portów, przedstawicieli spedytorów czy też innych spółek, które na terenie polskich portów działają. To jest bardzo istotne. Chciałbym więc zapytać przede wszystkim o to, w jaki sposób współpraca przy tworzeniu tego systemu będzie wyglądać. To po pierwsze.

Po drugie, w 2016 r. w Gdańsku została również powołana spółka – jeśli dobrze pamiętam z tych informacji, do których dotarłem – High Technology Port Community Systems (HTPCS), której celem również było stworzenie systemu PCS dla polskich portów. Jednak była to inicjatywa, która była inicjatywą prywatną. Nie były w to zaangażowane podmioty z kapitałem Skarbu Państwa. Chciałbym więc zapytać, czy to są inicjatywy, które są realizowane równolegle, jeśli coś wiadomo na ten temat. Czy dochodzi do pewnej współpracy? Czy po roku od rozpoczęcia tamtego procesu spółki Skarbu Państwa postanowiły włączyć się własnym sumptem i realizują tę inicjatywę samodzielnie? To po drugie.

Interesuje mnie jeszcze kwestia szczegółowa, dotycząca m.in. kapitałów, które zostały tam do tej spółki przekazane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Pan poseł Wojciech Bakun. Bardzo proszę. Nie, najpierw spróbujmy zadać pytania, a później poprosimy o odpowiedzi. Więcej czasu będzie na ich przygotowanie.

Poseł Wojciech Bakun (Kukiz15):

To może dużo szybciej. Chodzi mi o system RIS, dlatego że jest to w tej chwili – jak rozumiem – system pilotażowy. Czy ten system, czy know-how tego systemu będzie przekazywane ewentualnie na inne drogi żeglowne w Polsce? Czy rozpatrują to państwo? Czy zamierzacie ten system w przyszłości wykorzystywać – można powiedzieć – tylko do zastosowań komercyjnych, czy również do takich zastosowań, jak chociażby nadzór

na Mazurach, co mogę sobie wyobrazić, czyli już nie drogi rzeczne, tylko np. szlak Wielkich Jezior Mazurskich, który jest stricte turystyczny? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję. To może pan Adam Cyrański. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Adam Cyrański (N):

To mam do poszczególnych panów pytania. Jeżeli nie pomylę stopnia, to może zacznę – nie wiem – od pana komandora.

Zastępca dyrektora UMS Zenon Kozłowski:

Zastępcy dyrektora.

Poseł Adam Cyrański (N):

Dobrze. Mianowie w swoim…

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

W jakąś dziwną stronę…

Poseł Adam Cyrański (N):

Tak. W swojej prezentacji przedstawił pan przenośny system pilotowania statków. Powiedział pan, że jesteśmy na razie jedynymi na świecie, którzy to wdrożyli. Ponieważ ten system powstał w kooperacji podmiotu prywatnego z publicznym, jakim jest urząd morski, czyli została włożona jakaś myśl intelektualna w powstanie tego systemu, moje pytanie jest takie: Czy może to być nasz produkt eksportowy? Przy wsparciu właśnie urzędu morskiego, który teoretycznie stworzył pewne założenia pod powstanie tego systemu i może by w przyszłości czerpał również korzyści z tego, jeżeli udałoby się to wdrożyć na świecie, tylko że to musi być ostra, mocna kampania, taka międzynarodowa, czyli muszą być wyspecjalizowane jednostki do tego w samym urzędzie morskim, żeby mógł z tego czerpać korzyści. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie mam do pana dyrektora. Wiele się mówi o regulacji rzeki Odry. Jednocześnie tu słyszeliśmy o nawigacji w samym porcie. Wiadomo, że sam Szczecin leży de facto na morzu płytkim, więc jest dość kosztowne utrzymanie tego portu i przekonanie operatorów morskich, żeby do tego portu zawijali. Moje pytanie dotyczy tego, że po to, żeby się to zdarzyło i żeby miała sens jakakolwiek regulacja rzeki Odry do celów gospodarczych… Kiedyś był jakiś pomysł. Dokładnie nie wiem. Dopiero mi rzucono hasłowo temat wykopania kanału, który zapewniłby pewien potok towarów przez rzekę Odrę, jeżeli chodzi o Górny Śląsk, bo to jest jakby podstawa w ogóle rozwoju całego systemu regulacji tej rzeki i zrobienia z niej autostrady towarowej. Powinniśmy jakby zaczynać od źródła, do czego nam to jest potrzebne i czym to w ogóle jest.

Miałem trzecie pytanie, tylko że jakoś…

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

To pan poseł Cyrański myśli, a ja dorzucę jedno z tych pytań ogólnych. Na jakim etapie jesteśmy, jeśli chodzi o udrożnienie Odry i Wisły? Ten wielki projekt połączenia Odry i Wisły Kanałem Śląskim – 70 mld zł. Na jakim etapie studium wykonalności jesteśmy i kiedy możemy liczyć na to, że państwo będą wiedzieli, skąd te pieniądze będą pozyskane?

Czy ktoś jeszcze chciał zabrać głos? Pan poseł Cieśliński. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Cieśliński (PO):

Z racji przewodniczenia Podkomisji stałej do spraw polityki rozwoju inteligentnych miast i elektromobilności, chciałem właśnie zapytać o tę elektromobilność i o system dual-fuel. Dlaczego mielibyśmy skoncentrować się wyłącznie na tym albo wykluczać jednostki napędzane elektrycznością, stosować je tylko do promów i tych jednostek przybrzeżnych? Jak pan dyrektor zresztą był uprzejmy zauważyć, to jest paliwo czy też napęd alternatywny, więc w każdym przypadku, jeśli ta energia się skończy, bo to jest też problem, że jeszcze nie jesteśmy na takim etapie, że potrafimy to magazynować, to zawsze można stworzyć też system potrójnej jakby alternatywy. Jeśli nie elektryczność, to znowu LNG, a jeśli nie LNG, to wtedy zostaje nam ropa. Tutaj pytanie: Czy nie możemy iść w tym kierunku? Czy nie warto też rozważyć w ustawie o elektromobil-

ności, która jest już na tapecie – mówiąc kolokwialnie – stworzenia i zapisania takich ram prawnych, aby nie trzeba było później nowelizować tej ustawy? Abyśmy to my jako Polska wyszli też z gotowymi standardami, jeśli chodzi o paliwa alternatywne, żebyśmy nie byli zmuszeni do tego, że znowu będziemy przyjmować standardy unijne, tylko ażebyśmy sami byli tutaj tymi, którzy będą przewodzić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Cyrański.

Poseł Adam Cyrański (N):

To ostatnie pytanie do pana z nowej spółki dotyczy zapewnienia komunikacji portów ze statkami. Mianowicie zasygnalizowano mi temat cyberbezpieczeństwa z tym związanego. Co powinno być po stronie państwa, jeżeli chodzi o ochronę armatorów? Miejcie na uwadze, że dzisiaj to wygląda w ten sposób, jeżeli ma następować wymiana informacji ze statkiem, który ma wpłynąć do portu, że gdy nastąpi atak hakerski na serwery armatora, to jest zaburzenie pracy portu i statku oraz kolosalne koszty. De facto armator zostaje z tym sam, bo nie ma pomocy prawnej ze strony państwa i szukania hakerów, którzy naruszyli jego listy przewozowe. To jest bardzo ważne, żebyśmy pomyśleli od strony prawodawstwa nad szybką pomocą dla armatorów z tymi atakami hakerskimi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Jak nic, trzeba będzie zrobić trzecie posiedzenie wyjazdowe w Szczecinie.

Bardzo proszę, pani się zgłasza. Proszę się przedstawić i mówić do mikrofonu, bo musimy to wszystko nagrać, chociaż – jak słyszeliśmy – nasłuch jest cały czas.

Kierownik Działu Środowiska i Rozwoju Inwestycji Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej Magdalena Klera-Nowopolska:

Bardzo dziękuję. Magdalena Klera-Nowopolska, Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej. Dziękuję za udzielenie głosu.

Rejon Pomorza Zachodniego jest krajowym liderem, jeżeli chodzi o rozwój energetyki wiatrowej na lądzie, ale mamy też całkiem spory potencjał, jeżeli chodzi o rozwój innowacyjnych technologii, jak też zarówno produkcję usług, jak i udostępnianie różnych technologii na potrzeby energetyki wiatrowej na morzu. Mam krótkie pytanie do pana dyrektora Pawła Krężla w kontekście inteligentnych specjalizacji, a konkretnie tej nowej 20. Krajowej Inteligentnej Specjalizacji (KIS 20), która została niedawno powołana. Czy technologia albo produkcja jednostek dedykowanych energetyce wiatrowej na morzu też w jakiś sposób wpisuje się w państwa koncepcję tej inteligentnej specjalizacji?

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję. Czy jest jeszcze jakieś pytanie? Jeśli nie, to zamykam listę pytań. Chciałbym również panu marszałkowi dać czas.

Panie dyrektorze, bardzo proszę o odpowiedzi bądź wskazanie osoby, która będzie odpowiadała. Chciałbym, żeby to zamknąć w ciągu 10 minut, dobrze? Te odpowiedzi. Nie będzie łatwe takie wyzwanie.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Paweł Krężel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Zaczynając od pytania pana posła Marchewki odnośnie do PCS, rzeczywiście, z tym PCS jest długa historia. Można tutaj opowiadać o wiele dłużej niż przez 10 minut.

Generalnie czym jest PCS? PCS jest systemem, który ma umożliwić wymianę informacji głównie pomiędzy prywatnymi operatorami uczestniczącymi w obrocie portowo -morskim. Żeby nie szukać daleko, w takim Hamburgu system PCS został stworzony właśnie przez operatorów – przez logistycznych operatorów terminali kontenerowych. Oni po prostu się dogadali, utworzyli spółkę i stworzyli ten system zupełnie niezależnie od państwa, tak od rządu federalnego, jak i od rządu landowego.

U nasz rzeczywiście, tak jak pan poseł powiedział, od paru dobrych lat trwały rozmowy i prace analityczne nad stworzeniem tego PCS. Były tutaj dwa ośrodki. Pierw-

szy ośrodek to jest Instytut Logistyki i Magazynowania z Poznania. Tutaj pan profesor Śliwczyński dużo pracował i stworzył nawet jakieś projekty dokumentów. W tych pracach uczestniczył zarówno Urząd Morski w Szczecinie, Urząd Morski w Gdyni i Urząd Morski w Słupsku, jak i zarządy portów. Jednak te prace trwały – jak myślę – 3–4 lata i tak naprawdę niewiele z nich wynikło. Jeśli chodzi o tę spółkę HTPCS, to jest spółka z Gdyni, o ile pamiętam, ale ta spółka też w zasadzie niczego nie wyprodukowała.

W związku z tym, mówiąc prosto, pan minister stracił cierpliwość i stwierdził, że musimy to zrobić sami, ze strony zarządów portów. Wpisaliśmy więc to do programu rozwoju portów i wpiszemy to do strategii rozwoju transportu, która jest w tej chwili aktualizowana. Po prostu musimy to zrobić sami – ze strony zarządów portów. Wpisaliśmy to więc do programu rozwoju portów i wpiszemy to do strategii rozwoju transportu, która jest w tej chwili aktualizowana. Po prostu musimy to zrobić sami.

Spółka, jak państwo widzieli, dopiero została powołana we wrześniu. W tej chwili jest ona – że tak powiem – *in statu nascendi*, tworzy się. Planowane jest stworzenie studium wykonalności. Oczywiście będziemy współpracowali z radami interesantów portów i z zarządami. Nie wyobrażam sobie, oczywiście, tworzenia Port Community System bez rad interesantów portów. Jest to dla mnie oczywiste, tak? Nie możemy sobie czegoś stworzyć, a później powiedzieć: „Dzień dobry. Zapraszamy. Teraz sobie korzystajcie". Tak więc, oczywiście, że wszyscy interesariusze obrotu portowo-morskiego będą w to włączeni. System będzie też wykorzystywał system PHICS, o którym mówił pan dyrektor.

Idąc dalej, usługi informacji rzecznej RIS…

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

A środki z Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa? Ile będzie środków na to przekazanych? Czy już wiadomo?

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Paweł Krężel:

Nie planujemy tego zrobić z PO PC. W tej chwili analizowane są źródła finansowania m. in. Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego (RPO WP). Wydaje nam się, że to jest źródło finansowania, z którego będziemy korzystać. Kwestie te są analizowane.

Kolejna kwestia to RIS. W tej chwili obejmuje 100 km. Wynika to z tego, że tak naprawdę te 100 km spełnia wymogi żeglugi międzynarodowej. Dlatego ten projekt pilotażowy RIS został stworzony właśnie tutaj, na Odrze, a nie gdzie indziej, bo tak naprawdę żegluga międzynarodowa w Polsce właśnie odbywa się na tym odcinku. Rzeczywiście, w planach jest rozszerzenie RIS na wszystkie wody śródlądowe – nie tylko rzeki, ale wszystkie wody śródlądowe – tylko myślę, że na razie musimy użeglownić te szlaki. Nie wiem, czy urząd chce coś tutaj dodać.

Specjalista UŻŚ Marta Masłowska:

Musi być ruch głównie na tych wodach. Gdyby była potrzeba…

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Pani powiedziała, że musi być ruch.

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Paweł Krężel:

Tak, musi być ruch. System jest dość drogi, więc nie ma sensu go tworzyć na jakichś tam jeziorach, gdzie nie ma żeglugi albo pływają tylko jachty, żegluga nie jest komercyjna, ale rekreacyjna.

Jeśli chodzi o system pilotowy, to będę musiał poprosić pana dyrektora na sam koniec.

Żegluga śródlądowa. Na jakim etapie są rzeki? Rzeki są na etapie studium wykonalności. Szczerze mówiąc, reprezentuję Departament Gospodarki Morskiej, więc nie chciałbym się tutaj o rzekach wypowiadać, ale są tworzone studia wykonalności zarówno użeglowienia Wisły, jak i użeglowienia Odry. W przypadku użeglowienia Wisły aktywne są tutaj zarządy portów w Gdyni i w Gdańsku, przede wszystkim w Gdańsku, a w przypadku Odry, oczywiście, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Zasilanie energią elektryczną. Tak jak wspomniałem, problemem jest to, że w tej chwili akumulatory są takie, jakie są i nie pozwalają na kumulowanie energii na wiele dni czy tygodni. W związku z tym żegluga oceaniczna nie może korzystać z energii elek-

trycznej na dzień dzisiejszy. Dlatego że statek, który płynie z Azji czy z Ameryki Południowej, płynie dni czy tygodnie bez zawijania do portu. Te akumulatory w tej chwili są bardzo ciężkie. Dlatego nie ma możliwości zasilania tą energią statków oceanicznych.

Poseł Piotr Cieśliński (PO):

Ale to jest najczystsza energia – elektryczna. Później LNG, jak się skończy, tak? Akumulatory są ograniczone. Później LNG i na koniec zawsze można…

Zastępca dyrektora departamentu MGMiŻŚ Paweł Krężel:

Tylko pamiętajmy o tym, że te akumulatory… Wielki statek, który ma 22 tys. TEU, jeśli dodać do tego jeszcze wielki, ciężki akumulator, który on miałby wieźć przez 3 dni, a później przez cały Atlantyk czy Pacyfik… W chwili obecnej to nie ma najmniejszego sensu, ale żegluga bliskiego zasięgu – tak, żegluga śródlądowa też. Pracujemy z Ministerstwem Energii nad tym projektem ustawy. Właśnie dostałem nowy projekt, bo on jest cały czas konsultowany, więc trzymamy rękę na pulsie, jeśli chodzi o elektromobilność, ale – tak jak mówię – to będzie głównie nasz wkład w zakresie żeglugi śródlądowej i żeglugi bliskiego zasięgu.

Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej. Czy wpisuje się to w KIS? Tak, oczywiście, jako innowacyjny obszar gospodarki wpisuje się w KIS. Można aplikować w konkursach. W mojej prezentacji wyraźnie wskazałem namiary kontaktowe na Ministerstwo Rozwoju, dlatego że tutaj instytucją zarządzającą, która ogłasza te konkursy, jest MR, więc proponuję kontaktować się bezpośrednio.

To teraz oddam głos panu dyrektorowi.

Zastępca dyrektora UMS Zenon Kozłowski:

Panie dyrektorze, jeżeli pan pozwoli, jeszcze uzupełnię informację o elektrycznych napędach. Większość statków offshore czy obsługujących porty napęd ma de facto elektryczny. To po prostu bezpośrednio z agregatów przekazywane jest na napęd silników. Dlatego część korzysta z dual-fuel, tak zresztą jak to pan dyrektor powiedział. Niestety pojemności akumulatorów jeszcze nie pozwalają na to, ale jeżeli byłyby takie, to każdy silnik elektryczny można zasilić różnym źródłem. To jest kwestia tego rodzaju, bo sam napęd jest elektryczny, nawet dosyć dużych statków.

Odpowiadając na pytanie dotyczące systemu pilotowego, Urząd Morski w Szczecinie nie był twórcą samego systemu. My ustaliliśmy warunki brzegowe, wynikające z przepisów oraz przygotowanych analiz. Ze względu na niemożność przedstawienia całej prezentacji, bo musiała ona trochę trwać, te zalecenia stworzyliśmy w oparciu o wytyczne opracowane przez akademie morskie, czy w Szczecinie, czy w Gdyni, plus przepisy wynikające z zaleceń Międzynarodowego Stowarzyszenia Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA) i z zaleceń Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Ustaliliśmy warunki brzegowe. Na bazie tych przepisów powstał system pilotowy w oparciu o stację RTK, którą wykorzystujemy do innej działalności, bo RTK służy u nas do pomiarów morskich, budowli hydrotechnicznych i obsługi oznakowania nawigacyjnego. Wykorzystując już coś, co ma administracja morska, tworząca tę osłonę radionawigacyjną, jak wynika z naszych zadań, powstał system pilotowy, który musiał być zrobiony, bo tak wynikało z wytycznych akademii morskiej, żeby zapewnić bezpieczną nawigację i podejście dużemu statkowi – takiemu, jakim jest gazowiec – do portu Świnoujście.

Podjęła się tego akurat polska firma. Nie ukrywam, że byliśmy również inicjatorami spotkań z innymi. W sumie zorganizowaliśmy chyba cztery spotkania różnych firm ze świata. Były dwie firmy, które też miały RTK, ale dopiero na wdrożeniu. Jeszcze nie były systemy wdrożone. Czy to wystarczy?

Poseł Adam Cyrański (N):

Mnie bardziej tu chodzi o wsparcie takich inicjatyw, bo wiemy…

Zastępca dyrektora UMS Zenon Kozłowski:

Myślę, że tym wsparciem jest m.in. to, że pokazaliśmy dzisiaj, a resztę pozostaje…

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Tu chyba bardziej chodziło o wsparcie sprzedaży, czyli wsparcie w promocji międzynarodowej. Tak zrozumiałem pana posła.

Zastępca dyrektora UMS Zenon Kozłowski:

Niestety, takich funkcji urząd morski nie świadczy.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Ale jest Ministerstwo Rozwoju, które powołało już specjalne agendy w wielu krajach i to jest w fazie rozwoju.

Zastępca dyrektora UMS Zenon Kozłowski:

Myślę, że firma, która się tym zajmuje, już pokazywała na forum międzynarodowym i budziło to duże zainteresowanie. Z tego, co wiem, to nawet chyba któraś firma z Rostocku, pracująca nad tego typu rozwiązaniami, rozmawiała z firmą NavSim co do podpisania współpracy.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Pięknie dziękuję, panie dyrektorze. Wszystkim państwu dziękuję za pytania.

Zamykam dyskusję w tym punkcie. Pan profesor Pejaś po zakończeniu obrad Komisji będzie wydawał certyfikaty ukończenia fakultetu, jeśli chodzi o nowoczesne technologie morskie.

My tymczasem przystępujemy do realizacji drugiego punktu porządku dziennego. Bardzo uprzejmie proszę o zreferowanie tematu marszałka województwa zachodniopomorskiego pana Olgierda Geblewicza – specjalizacje województwa zachodniopomorskiego.

Marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zaproszeni goście, rzeczywiście, stosunkowo niewiele czasu już nam zostało, a temat dosyć rozległy. Zważywszy na to, że pan dyrektor, który w moim imieniu będzie prezentował już w szczegółach regionalne inteligentne specjalizacje… Jednak powiem, że dla niego będzie to na pewno bardzo dużym wyzwaniem, żeby zmieścić się w czasie. Wiem, co mówię. Zobaczą państwo za chwilę, więc postaram się naprawdę krótko, tytułem wprowadzenia…

Mówiliśmy już o jednym RIS (River Information Services), a mianowicie o RIS odrzańskim, czyli systemie informacji rzecznej. To dla nas, oczywiście z punktu widzenia regionu, jest wielkie wyzwanie – udrożnienie rzeki Odry. Pewnie chciałoby się tutaj jeszcze wiele rzeczy dodać do tego, co zostało powiedziane, bo mamy świadomość, że jesteśmy, z jednej strony, w tym szczęśliwym miejscu, które w ogóle posiada IV czy wręcz nawet V klasę żeglowności na wodach śródlądowych, ale mamy również świadomość tego, co powiedziała przedstawicielka Urzędu Żeglugi Śródlądowej, że to jest odcinek tylko do Ognicy, a więc łączący nas z niemieckim systemem dróg wodnych. Natomiast mamy też świadomość barier, które…

To warto pamiętać i przypominać o tym, że kluczową barierą w rozwoju tego wyzwania, jakim jest przywrócenie III klasy żeglowności rzeki Odry – bo ona dzisiaj nie ma nawet III klasy – oraz doprowadzenie do budowy IV klasy żeglowności, to jest m.in. kwestia uregulowań polsko-niemieckich. Warto bowiem za każdym razem przypominać, będąc na Pomorzu Zachodnim, że rzeka Odra w dużej części w dolnym swoim przebiegu jest Odrą graniczną, a więc nie można na niej w zasadzie nic robić bez właściwych uzgodnień polsko-niemieckich. Wynegocjowanie przywrócenia III klasy żeglowności trwało mniej więcej 10 lat w ramach negocjacji. Jeżeli więc mówimy o kwestii tych wyzwań przyszłości, to miejmy świadomość tego, że to nie tylko 70 mld, o czym mówił pan przewodniczący, lecz także kwestia uregulowań transgranicznych.

Warto też pamiętać o tym, że kwestia klasy żeglowności to nie jest kwestia wyłącznie pogłębienia, bo to się często tak upraszcza. To nie jest morski tor wodny. Trzeba pamiętać, że jeżeli pogłębimy rzekę, to po prostu poziom wody opadnie niżej. To jest troszeczkę jak z wanną. To jest kwestia ilości wody w rzece. Warto za każdym razem o tym pamiętać, bo widzę w tej dyskusji, że ludzie często gdzieś o tym zapominają, więc to jest znacznie poważniejsze wyzwanie – z punktu widzenia również technicznego – niż nam

się pewnie może wydawać. Trzeba robić III klasę żeglowności, przywracać, bo to możemy zrobić szybko, a jednocześnie prowadzić wszelkie prace koncepcyjne w IV klasie.

Natomiast my będziemy mówili o innym RRISSS, a mianowicie o czymś takim, co się nazywa po angielsku Regional Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation (RIS3). Bardzo trudna nazwa, ale to jest Regionalna Strategia Rozwoju Inteligentnych Specjalizacji. Dlaczego zacząłem od angielskiego? Bo w zasadzie tego typu dokument, podobnie jak krajowa strategia rozwoju inteligentnych specjalizacji, został wymuszony regulacjami unijnymi. Można powiedzieć, że to jest taka typowo brukselska nomenklatura. Ona warunkuje wydatkowanie funduszy unijnych również w tej perspektywie.

Zacznę od tego, że bardzo się cieszę, że m.in. naszym staraniem, zachodniopomorskim lobbingiem, udało się wprowadzić na poziom krajowy inteligentną specjalizację o nazwie gospodarka morska. Uważam, że to jest wspólny sukces. Dzięki temu możemy dzisiaj ten temat również w Szczecinie poruszać. Natomiast jeżeli chodzi o Regionalne Inteligentne Specjalizacje (RIS), to powiedziałbym, że to jest zagadnienie oczywiście wykraczające poza gospodarkę morską.

Rozpocząłbym od tego, że nasz region na badania i rozwój, na to wielkie wyzwanie, które jest wyzwaniem – wydaje mi się – ogólnopolskim, ale z punktu widzenia statystyk to jest bardzo poważne wyzwanie dla zachodniopomorskich przedsiębiorczości i świata nauki, bo tutaj ta skala innowacji wciąż wśród przedsiębiorców jest stosunkowo znikoma… Powiemy o naszych spostrzeżeniach, dlaczego tak jest. Mamy świadomość, że wpływa na to bardzo mocno struktura naszej zachodniopomorskiej gospodarki. Tutaj pan dyrektor do tego się odniesie. Natomiast mamy świadomość, że te 100 mln euro, które zostało nam przyznane na pobudzanie inteligentnych specjalizacji czy badań i rozwoju na Pomorzu Zachodnim, to jest gigantyczne wyzwanie, ponieważ mamy doświadczenia z poprzedniej perspektywy finansowej na lata 2007–2013.

Mogę powiedzieć tyle, że o ile wszelkie te inwestycje, które miały charakter publiczny… Chociażby nawet jak ta, bo to też była inwestycja wspierana funduszami unijnymi do tego, żeby łączyć świat nauki i świat biznesu, ale mówimy też o innych obiektach. Nie wiem, czy będą państwo mieli okazję zwiedzać, ale za to będą dyskutować o nanotechnologiach. Tam też był pewien komponent regionalny, ale to jest także inwestycja realizowana w dużej mierze przy współudziale funduszy unijnych z poziomu regionalnego, przynajmniej na poziomie wyposażenia. Wiem, że jutro państwo będą zwiedzali Akademię Morską w Szczecinie. Tam z kolei centrum symulacyjne to również projekt oparty na współfinansowaniu z regionalnego programu operacyjnego (RPO).

Powiem tak, że w komponencie infrastruktury publicznej oczywiście nie mieliśmy tych problemów z wydatkowaniem funduszy, natomiast gigantycznym problemem było stymulowanie badań i rozwoju (B+R) oraz wspieranie infrastruktury badawczo-rozwojowej u przedsiębiorców. Organizowaliśmy kilka konkursów. Trudno je uznać za sukces. Najzwyczajniej w świecie, bardzo często zachodniopomorscy przedsiębiorcy, ale to jest też skala ogólnopolska, z jednej strony być może nie mieli motywacji, z drugiej zaś strony mieli duże obawy przed korzystaniem z funduszy unijnych właśnie na rozwój własnych centrów badawczo-rozwojowych. W związku z tym powiem tak, że w tej perspektywie, w której położono jeszcze większy nacisk na stymulowanie działań B+R bezpośrednio u przedsiębiorców, to wyzwanie dla nas – z naszego punktu widzenia – jest jeszcze większe.

Regionalne specjalizacje czy ten dokument, który opracowaliśmy po cyklu badań… Regionalne Inteligentne Specjalizacje to są tak naprawdę te specjalizacje, które w wyniku szeregu badań świata gospodarki oraz świata nauki, o których powiemy, wytypowaliśmy jako te specjalizacje, które dają największą szansę na rozwój w obszarze B+R. Dlatego też na ten temat powiemy parę zdań, bo – jeszcze raz powtarzam – to 100 mln euro, z czego mniej więcej tylko 15 mln na infrastrukturę publiczną, a więc znacząco odwrócono te proporcje. Można powiedzieć, że zdecydowanie więcej pieniędzy dla przedsiębiorców, stosunkowo niewielkie pieniądze dla samych uczelni.

Chciałbym też powiedzieć, bo tego w prezentacji nie będzie, że oczywiście mamy świadomość różnego rodzaju barier i ograniczeń, ale mamy też swoje sukcesy. Pewnie Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny pochwali się tym, że spośród wszystkich uczelni wyższych w całej Polsce za rok 2016 najwięcej wynalazków do opatento-

wania zgłosił właśnie ZUT. Na drugim miejscu była dopiero Politechnika Wrocławska, a na trzecim Politechnika Poznańska. Warto o tym mówić, bo to świadczy o wielkim potencjale ośrodka akademickiego i naukowców z naszego regionu, a na pewno wyzwaniem jest właśnie połączenie ich z tą przestrzenią gospodarczą.

Drugą rzeczą, o której też chciałbym powiedzieć, jest to, że mamy również bardzo innowacyjne firmy. Bardzo żałuję, że nie mają państwo okazji. Nie wiem, czy przy pierwszej wizycie mieli państwo okazję zwiedzić choćby firmę Autocomp, która jest dzisiaj absolutnym liderem, jeżeli chodzi o budowanie symulatorów wszelkiego rodzaju pojazdów. To również firma bardzo mocno współpracująca z armią i to nie tylko polską. W chwili obecnej np. realizuje kontrakt na 20 symulatorów czołgów dla Bundeswehry. Gdy jutro będziecie w centrum symulacyjnym w Akademii Morskiej, to zwróćcie uwagę, że jest to zachodniopomorska myśl techniczna. Myślę, że warto za każdym razem to podkreślać, bo to jest naprawdę osiągnięcie w dziedzinie symulatorów, a więc niezbędna jest jednak bardzo specjalistyczna wiedza, zarówno z zakresu automatyki, jak i ICT (Information and Communication Technologies). To jest bardzo ciekawa i bardzo dynamicznie rozwijająca się firma. Myślę, że kiedyś będzie okazja, by również zapoznać się z jej osiągnięciami.

Szanowni państwo, przekażę teraz głos panu dyrektorowi, czyli tak jak obiecałem, żeby nie przedłużać. Mam nadzieję, że pan dyrektor powie troszeczkę o historii powstania dokumentu, a więcej o samej zawartości, która pokaże, w jakich uwarunkowaniach widzimy B+R na Pomorzu Zachodnim. Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Dyrektor Wydziału Zarządzania Strategicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego Marcin Szmyt:

Dziękuję, panie marszałku. Posłużę się chyba prezentacją. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, staram się samodoskonalić, więc mam nadzieję, że to limitowane jednak wystąpienie nie będzie przeze mnie przedłużane i uda mi się krótko przedstawić informacje przygotowane na dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Faktycznie, Regionalną Strategię Rozwoju Inteligentnych Specjalizacji, która powstała w ubiegłym roku i którą musimy się tutaj pochwalić, bo bardzo wysoko oceniła ją Komisja Europejska, wymusiły przepisy związane z funduszami europejskimi przeznaczonymi dla poszczególnych regionów w Polsce w latach 2014–2020. Taki dokument tworzyliśmy głównie w ubiegłym roku. Przedstawiliśmy go jesienią KE i otrzymaliśmy informację, że został przez komisję zaakceptowany, co otworzyło drogę do inwestowania środków europejskich właśnie w obszarze B+R. To było spełnienie jednego z tzw. warunków *ex ante*, czyli warunków dostępowych, które umożliwiały wykorzystanie określonej puli środków europejskich. Sam dokument to nie jest dokument, który musieliśmy budować od podstaw, bo kwestiami kreowania jakby postaw innowacyjnych i wzbudzania wśród przedsiębiorców potrzeb związanych z zastosowaniem nowych technologii oczywiście zajmowaliśmy się wcześniej jako urząd marszałkowski.

Jesteśmy przekonani, że dla władz publicznych, dla samorządów terytorialnych, również na tym poziomie najniższym, na poziomie gmin czy powiatów, jest dużo przestrzeni dla takiej aktywności. Rozwój dokonuje się lokalnie, więc to, co się może dziać w kontekście zachęcania i stymulowania postaw innowacyjnych wśród przedsiębiorców, też w dużej mierze może być realizowane na poziomie lokalnym w bezpośrednim kontakcie z przedsiębiorcami i we współpracy z innymi aktorami tego procesu, czyli m.in. instytucjami otoczenia biznesu, takimi jak nasz dzisiejszy gospodarz – Regionalne Centrum Innowacji i Transferu Technologii Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego – ale również innymi wspierającymi ten proces, jak chociażby instytucje naukowe czy dydaktyczne.

Oczywiście region funkcjonuje w określonych uwarunkowaniach. One były podstawą do budowania przez nas dokumentów strategicznych w tym właśnie obszarze, związanym z naszymi specjalizacjami. Z jednej strony, to jest wskaźnik, który nas wyraźnie wyróżnia na tle kraju. Mamy bardzo wysoki stopień przedsiębiorczości mieszkańców: na każde 10 tys. mieszkańców ponad 1,3 tys. podmiotów rejestrowanych w REGON,

prowadzących działalność gospodarczą. To nas sytuuje bardzo wysoko w rankingach krajowych.

Mamy też bardzo korzystne położenie geograficzne. Przecięcie się szlaków komunikacyjnych, bliskość granicy wewnętrznej Unii Europejskiej, czyli granicy z Niemcami, ale również basen Morza Bałtyckiego to na pewno są atuty. Podobnie jak to, że mamy do czynienia z obecnością w regionie dwóch dużych ośrodków akademickich zlokalizowanych w Szczecinie i w Koszalinie, która jednak nie jest dość często spotykana w skali poszczególnych regionów.

To także znaczny udział w gospodarce usług, które oparte są na wiedzy. Raz, że bardzo wiele pośród wszystkich osób zatrudnionych w gospodarce pracuje w usługach, bo to jest ponad 60%, a w skali ogólnie zatrudnionych w całym województwie ponad 38% to są ci, którzy pracują w tzw. knowledge-intensive services (KIS), czyli właśnie w tych usługach opartych na wiedzy. To są atuty, które w kontekście globalnych zmian w zakresie świadczenia usług i rozwoju gospodarczego w skali światowej dają jakieś symptomy tego, że możemy się w tej nowej sytuacji i w nowych uwarunkowaniach lepiej odnajdywać.

Mamy też bardzo duży potencjał, jeśli chodzi o strefy aktywnego inwestowania. Tutaj w dobrej współpracy z samorządami lokalnymi, głównie z gminami, ta oferta inwestycyjna województwa została przygotowana bardzo dobrze. Jest ona dobrze promowana w świecie. Oferujemy bardzo atrakcyjne i dobrze skomunikowane tereny pod inwestycje. Reakcje inwestorów, jak również przypadki reinwestowania w naszym regionie pokazują, że to jest dobra oferta.

Mamy też wysoką aktywność i innowacyjność sektora ICT. Pan marszałek wspominał o firmie Autocomp. Jest kilka innych podmiotów, które powstały tutaj, na ziemi zachodniopomorskiej, które są rozpoznawane w skali kraju i nie tylko kraju, jak chociażby firma Home.pl, która prowadzi usługi serwisowe, głównie serwerowe i hostingowe. Mamy też zlokalizowanych w województwie kilku potentatów, takich europejskich czy też światowych, właśnie w tej branży. To jest jakiś wyraźny potencjał, który obrazuje chociażby funkcjonowanie w Szczecinie klastra ICT.

Z drugiej strony ta wysoka przedsiębiorczość przekłada się przede wszystkim na dużą liczbę najmniejszych przedsiębiorstw. Niestety, tych większych i największych jest w naszym województwie trochę za mało. To powoduje, że jakaś stabilność tego ekosystemu gospodarczego nie jest za duża. Na pewno takie większe firmy, z większym potencjałem, również innowacyjnym, ten system byłyby w stanie stabilizować. Niestety, ciągle tutaj mamy pewne ograniczenia i bariery. Ten poziom innowacyjności przedsiębiorstw jest wypadkową również tego, że to głównie mikrofirmy budują poziom przedsiębiorczości w województwie, a one nie są specjalnie skłonne do ponoszenia ryzyk związanych z inwestowaniem w B+R. To zawsze jest kosztowne. To nie zawsze przekłada się na wynik. Najczęściej kończyć się może na idei. To zbyt duże wyzwanie dla większości przedsiębiorstw w województwie. Te niewystarczające zasoby w obszarze B+R również są wypadkową tego niewielkiego – mówiąc kolokwialnie – ssania na innowacyjność.

Mamy też dysproporcje związane z układem przestrzennym w województwie. Główne ośrodki, które generują myśl kreatywną i technologiczną, są zlokalizowane na obrzeżach województwa, północno-zachodnim i północno-wschodnim. To nie pozwala czy też nie pomaga w tym, żeby zapewniać odpowiedni przepływ pracowników i stwarzać dobre warunki dla budowania przewag konkurencyjnych na terenie całego regionu.

Jeśli chodzi o poziom prowadzonej edukacji, to tutaj mamy też niestety wyniki egzaminów zewnętrznych niższe niż średnia krajowa. To się jakby rozkłada też przestrzennie w taki sposób, który wynika z układu geograficznego województwa. Większe miasta nie mają problemu z odpowiednią jakością edukacji. Mniejsze miasta, miasteczka naszego województwa i obszary wiejskie to jest jednak problem związany z wynikami. To powoduje, że województwo spada w rankingach zdecydowanie niżej. Staramy się, ale ciągle mamy tutaj sporo do zrobienia, zachęcać do lepszego dostosowania edukacji zawodowej do określonych potrzeb przedsiębiorców z naszego terenu, do specyfiki gospodarczej naszego województwa.

To są pewne przesłanki, które wynikają z diagnozy sytuacji społeczno-ekonomicznej województwa, która jakby też jest dla nas jakimś wskazaniem do budowania pomysłów

na wspieranie działalności o charakterze innowacyjnym. Staraliśmy się i staramy nadal prowadzić stałe badania, dotyczące również sytuacji przedsiębiorców. Toczymy czy też prowadzimy proces nazywany – zgodnie z nomenklaturą europejską – przedsiębiorczym odkrywaniem, czyli staramy się rozmawiać z przedsiębiorcami o tym, gdzie widzą przyczyny takich a nie innych postaw, chociażby w zakresie innowacji.

We współpracy z Głównym Urzędem Statystycznym, dzięki bardzo dobrej współpracy, którą prowadzimy z oddziałem w Szczecinie, udało się przeprowadzić takie badania, które dzisiaj wymykają się trochę ze statystyki publicznej. Nie są jakby dziś objęte statystyką publiczną. To badania związane z podmiotami, które nie składają specjalnych sprawozdań z działalności innowacyjnej, bo jej po prostu nie prowadzą. One zostały objęte przez nas specjalnymi badaniami, które pokazały przyczyny, dla których ta działalność faktycznie nie jest traktowana jako działalność priorytetowa. Z jednej strony to niski popyt na innowacje na rynku. Tak wskazuje bardzo wiele firm, zarówno z zakresu działalności przemysłowej, jak i usługowej. To również brak potrzeby, która nie pojawia się na poziomie przedsiębiorstwa z uwagi na to, że wcześniejsze innowacje zostały wdrożone i firma zatrzymuje się na tym etapie, nie rozwija się dalej. Niewielka konkurencja na rynku też powoduje, że takiego wyraźnego zapotrzebowania na innowacje nie ma. Brak dobrych pomysłów to jest również przyczyna, która w wielu przypadkach była wskazywana przez przedsiębiorców.

Trzeba to uczciwie powiedzieć, że przedsiębiorstwa głównie korzystają z rozwiązań sprawdzonych w krajach zachodnich czy w innych regionach Polski. Kupują gotowe technologie. Nie są skłonne do tego, by inwestować w badania i rozwój. Za chwilę powiem o tym, że to nie jest tak źle, jak wyglądałoby z tych ostatnich dwóch slajdów. Ta współpraca, która się odbywa z sektorem badawczo-rozwojowym, nie ma charakteru stałego, perspektywicznego, strategicznego. To się dopiero rodzi. Natomiast są przesłanki ku temu, żeby wierzyć, że sytuacja będzie się zmieniać.

Na poziomie regionu dysponujemy takim pakietem dokumentów, które wspólnie mają politykę samorządu województwa we współpracy z partnerami z terenu regionu, jakby koordynować czy też w jakiś sposób wyznaczać jej kierunki. Z jednej strony to jest oczywiście Regionalna Strategia Rozwoju Inteligentnych Specjalizacji naszego województwa. Z drugiej strony – to polityka gospodarcza województwa, która wskazuje przede wszystkim na zadania samorządu województwa w relacji z różnymi interesariuszami właśnie w obszarze prowadzenia tejże polityki i sposobów takiego świadomego oddziaływania na gospodarkę w naszym województwie. Mamy też dokumenty wspomagające dla strategii specjalizacji naszego województwa. To jest taka mapa drogowa, która opisuje to, w jaki sposób strategię należy wdrażać, bo to jest chyba najważniejsze i największe wyzwanie stojące przed nami, przed urzędnikami urzędu marszałkowskiego, czyli przeniesienie w rzeczywistość tego, co – jak państwu mówiłem – dobrze oceniane było na poziomie chociażby służb Komisji Europejskiej. Natomiast to, w jaki sposób doprowadzić do tego, by te dobre, wysoko ocenione pomysły przełożyły się na rzeczywistość, to jest zdecydowanie trudniejszy etap pracy, który nas czeka.

Wreszcie wykaz inteligentnych specjalizacji, które świadomie wydzieliliśmy jako odrębny dokument, bo w procesie przedsiębiorczego odkrywania, o którym mówiłem, staramy się jednak ten wykaz aktualizować czy też w jakiś sposób odnosić do aktualnej sytuacji na rynku naszej gospodarki zachodniopomorskiej. Dzisiaj te specjalizacje przenoszą się na konkretnych osiem branż, o których za chwilę powiem, natomiast za chwilę… Tak, to może od razu. Tak jest.

Te branże, tak jak już pan marszałek miał okazję powiedzieć, są najbardziej wyposażone w potencjał związany z badaniami i rozwojem. Przedsiębiorcy w ramach tych obszarów potrafią dobrze prowadzić współpracę z jednostkami naukowymi, zwłaszcza w naszym województwie, funkcjonującymi po to, żeby faktycznie poprzez myśl technologiczną i innowacje stawać się konkurencyjnymi nie tylko na rynkach krajowych, lecz także europejskich i światowych. Część z nich to są branże typowo związane z pewną tradycyjną formą prowadzenia biznesu i prowadzenia działalności gospodarczej w naszym województwie, co wynika z różnych, również historycznych, uwarunkowań. To wielkogabarytowe konstrukcje wodne i lądowe czy też zaawansowane wyroby meta-

lowe. To wreszcie produkty drzewno-meblarskie, czyli ta część gospodarki zachodniopomorskiej, która jest oparta na naturalnych zasobach przyrodniczych, przede wszystkim lasach. Opakowania przyjazne środowisku – duża sfera, która jakby zyskuje w zakresie budowania PKB naszego regionu. Produkty inżynierii chemicznej i materiałowej to nie tylko – trzeba powiedzieć wprost – Zakłady Chemiczne Police, lecz także inne podmioty, które konkurują na rynkach światowych. Nowoczesne przetwórstwo rolno-spożywcze to jest branża, która była obecna na terenie naszego województwa już od dawna. Multimodalny transport i logistyka oraz produkty oparte na technologiach informacyjnych – dzisiaj te branże uznajemy za najbardziej perspektywiczne i takie, które mają potencjał dla innowacji, które dobrze osadzone są również we współpracy z podmiotami naukowo -badawczymi.

Specjalizacje rozkładają się w miarę równomiernie na terenie naszego województwa. Każdy powiat wyraźnie specjalizuje się w konkretnej specjalizacji, chociaż pewna centralizacja czy też wysoka koncentracja terytorialna występuje w kilku branżach. To bardzo wyraźnie m.in. branża drzewno-meblarska, bo w ponad 2/3 eksport wytwarzany jest na terenie powiatu goleniowskiego. W przypadku wielkogabarytowych konstrukcji metalowych czy też usług świadczonych w oparciu o technologie ICT to Szczecin i okolice. Są takie branże, które są bardziej równomiernie rozłożone na terenie naszego regionu i tutaj w układzie wszystkich powiatów nie ma właśnie takiego dominującego powiatu. To chociażby branża rolno-spożywcza. Tutaj największy udział w eksporcie ma powiat koszaliński, ale to jest tylko ok. 1/5 tego eksportu, który generujemy rokrocznie jako województwo.

Jeśli chodzi o działania, które zakładamy prowadzić i realizować – oczywiście poza tą podstawową pracą, związaną z dystrybucją i właściwym, bardzo rozumnym inwestowaniem środków europejskich, które nie tylko w formie dotacji, lecz także w formie instrumentów zwrotnych rozwijamy już od paru dobrych lat, nie tylko w oparciu o aktualny program regionalny, ale również program poprzedni – to są działania, które mają stymulować działalność podmiotów, które wspólnie mogą funkcjonować na rzecz innowacyjnej gospodarki zachodniopomorskiej. To jest kształtowanie postaw przedsiębiorczych, proinnowacyjnych. To są chociażby giełdy kooperacyjne. To są relacje z klastrami oraz innymi środowiskami, które działają na rzecz wyspecjalizowanych, wyróżniających się w naszym województwie branż.

Tym, co mieliśmy okazję przygotować i powiedzieć państwu, są również inne działania, które leżą w obszarze zainteresowań Komisji, a są udziałem polityki samorządu województwa. To przede wszystkim działania z zakresu włączenia cyfrowego lokalnej społeczności. Jesteśmy z jednej strony interesariuszami, ale z drugiej strony inspiratorami, autorami i gospodarzami przedsięwzięć, które mają za zadanie rozszerzać możliwości wykorzystywania technologii cyfrowych w zakresie świadczenia usług publicznych. Mamy cztery przykłady takich projektów realizowanych przez samorząd województwa. To Regionalna Infrastruktura Informacji Przestrzennej, która ma pomóc w dystrybucji, ale bardziej też w sposobie korzystania z tej informacji o przestrzeni przez różnych aktorów w naszym województwie. Zachodniopomorskie e-Zdrowie ma pomóc w wymianie danych na temat pacjenta i usprawnić sposób obsługi pacjenta przez jednostki ochrony zdrowia na terenie województwa. To również portal dziedzinowy związany z turystyką, który zbudowaliśmy oraz projekt e-administracji, który ma usprawniać sposób funkcjonowania jednostek samorządu terytorialnego i otwierać je na kontrakt z obywatelami, z mieszkańcami poszczególnych samorządów.

Warunki do budowania postaw innowacyjnych to również kwestia pewnej postawy czy też wspierania najbardziej kreatywnych jednostek. Morskie Centrum Nauki jako przykład takiego podmiotu, który ma zachęcać ludzi, przede wszystkim młodych ludzi, do tego, by rozwijać swoje kariery zawodowe, wiązać je z naukami ścisłymi, z bardziej technicznymi, jak również w przyszłości kierunkami rozwoju kariery zawodowej. To ma być jedno z takich miejsc, które ma wspierać innowacje, w tym przypadku w zakresie edukacji. Z uwagi na silny związek regionu z morzem takie centrum nauki będzie się przede wszystkim opierać na prezentowaniu technologii i technik związanych z wykorzystaniem morza, głównie tym gospodarczym.

Jesteśmy świeżo po decyzji sejmiku naszego województwa o utworzeniu nowej instytucji kultury pod nazwą Morskie Centrum Nauki im. prof. Jerzego Stelmacha w Szczecinie. Profesor był jednym z popularyzatorów nauki na terenie naszego regionu. To centrum, unikatowe w skali świata, jeśli chodzi o jego zakres i pewną wizję funkcjonowania, ma być źródłem rozwoju kompetencji osobistych i budowania ciekawości młodych ludzi w kontekście właśnie tych kierunków nauczania związanych z przedmiotami ścisłymi, z nauką. Chcemy, żeby to centrum nauki wspierało również budowanie tożsamości regionalnej zbudowanej wokół morza i morskości Szczecina i województwa zachodniopomorskiego.

Takie postawy kreatywne na pewno są czymś, co sprzyja również zwiększaniu innowacyjności w działalności przedsiębiorców. Parę lat temu utworzenie Akademii Sztuki w Szczecinie było również bardzo wyraźnym impulsem do tego, by bardzo kreatywne jednostki z terenu województwa, ale również spoza województwa, przyciągnąć do Szczecina, na Pomorze Zachodnie. To też na pewno będzie procentować tym, że staniemy się bardziej innowacyjni, również w tym wymiarze gospodarczym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję, panie marszałku. Dziękuję, panie dyrektorze. Przepraszam jeszcze raz za to, że ten czas jest ograniczony i działają państwo pod presją przekazania tego wszystkiego, co zostało przygotowane i zrobione. Nie jest to łatwe, bo widzieliśmy, że województwo zachodniopomorskie może się pochwalić wieloma obszarami, w których dominuje i które są dla tego województwa ważne.

Mam też złą wiadomość dla posłów. Ograniczę do minuty komentarz bądź pytanie, chcąc zamknąć w miarę przyzwoicie posiedzenie, ale nie ma też i konieczności zadawania jakichś pytań, jeśli takowych nie będzie.

Natomiast nie jest tak, że nie mamy czasu. Mamy całe 5 minut. Zachęcam. Czy ktoś z państwa chciałby się podzielić komentarzem?

Poseł Sławomir Nitras (PO) – spoza składu Komisji:

Pan przewodniczący skutecznie zniechęcił.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Oddajesz swój czas… Pan Maciej Masłowski, bardzo proszę. Nie?

Poseł Maciej Masłowski (Kukiz15):

Jak trzeba, to oddam koledze.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

To może zadam takie pytanie natury ogólnej. Panie marszałku, jak widziałby pan pomoc, którą Komisja – z racji obszarów swojej odpowiedzialności – mogłaby wykazać w kierunku lepszego, jeszcze bardziej szybkiego rozwoju waszego województwa? Czy są jakieś obszary z zakresu ustawodawstwa, które was krępują? Czy na jakieś obszary działalności w pracy Sejmu powinniśmy zwrócić uwagę po to, żeby wam pomóc po prostu?

Marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz:

Szanowny panie przewodniczący, myślę, że – na szczęście – od pewnego czasu, mniej więcej od 3 lat, Pomorze Zachodnie ma się coraz lepiej.

Rzeczywiście, w dynamice rozwoju mieliśmy gigantyczną zapaść, związaną z tym, że tradycyjnie, jak państwo pewnie wiedzą, byliśmy oparci na dwóch sektorach, które niestety przechodziły bardzo duże zmiany. Po pierwsze, to było szeroko pojęte rolnictwo i przetwórstwo. Pamiętajmy o tym, że byliśmy najbardziej w skali kraju dotknięci eksperymentem państwowych gospodarstw rolnych, więc jeżeli mogę prosić Komisję w imieniu… To może nie do właściwej komisji, ale nie odtwarzajcie nam tych państwowych gospodarstw rolnych, bo różne pomysły słyszę. To jest naprawdę zguba dla nas. Niestety to dziedzictwo się ciągnie do dnia dzisiejszego, mówiąc bardziej poważnie.

Drugim obszarem była oczywiście gospodarka morska, która, jak wszyscy wiemy, przeszła w całej Europie bardzo głęboki kryzys i wciąż z tego kryzysu wyjść nie może. Mamy świadomość tego, że stymulowanie innowacji czy wspieranie w jakikolwiek możliwy sposób innowacji właśnie w tym obszarze to jest nasza droga. To musi być nasza polska droga.

Wiele słyszę tutaj o różnych programach. One się czasami nawet bardzo pięknie nazywają, przywołany chociażby program „Batory” ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Tylko problem jest nie w pięknych nazwach, tylko innowacyjnych rozwiązaniach. Tutaj wiele mówiono o napędach, o tych wyzwaniach, które rzeczywiście są autentycznymi wyzwaniami. Myślę, że warto tego typu rozwiązania wspierać. Warto wspierać nasz potencjał w tych obszarach, które zaprezentowaliśmy, w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu morskiego, w dziedzinie systemów zarządzania ruchem czy systemów nawigacyjnych, bo w tym naprawdę jesteśmy mocni. Z drugiej strony, tak jak mówiliśmy, warto wspierać te innowacyjne rozwiązania również w takich – powiedzmy – okołostoczniowych rozwiązaniach, bo mam głębokie przekonanie, że niezależnie od tego, jakie są intencje i idee, to nie możemy dzisiaj konkurować z Dalekim Wschodem na koszty pracy i chyba nie chcemy wciąż konkurować. Jeżeli będziemy budowali proste jednostki, na pewno z tym się będzie to tylko wiązało.

Moja generalna uwaga. Powiem to nie jako przedstawiciel władz regionalnych, bo mogę powiedzieć jako prezes Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, uważam, że większe kompetencje powinny być przypisane regionom z punktu widzenia opieki i budowania kooperacji z ośrodkami akademickimi. To jest moja refleksja od wielu lat.

Mianowicie w Polsce w dziedzinie pobudzania gospodarczego de facto regionom przypisano bardzo silną rolę. To tutaj są centra obsługi inwestorów. To tutaj jest w związku z tym taki bieżący kontakt z potencjalnymi inwestorami albo z przedsiębiorcami lokalnymi, którzy chcą się rozwijać. Mamy fundusze unijne na wspieranie tego. Wspieramy powstawanie parków przemysłowych w miejscach aktywności przemysłowej. Mam takie poczucie, że mamy na tym… We współpracy, oczywiście, z gminami. Nie odbierając tego gminom, miastom, ale mamy taki bardzo silny tytuł do tego, żeby powiedzieć: mamy mocno rozpoznane środowisko gospodarcze.

Z większością przedsiębiorców w regionach najzwyczajniej w świecie nasi pracownicy i my osobiście się znamy. Wsłuchujemy się w ich potrzeby. Staramy się ich wspierać, bo jeżeli mają jakąkolwiek barierę rozwojową, niezależnie od tego, że ona może czasami nie dotyczyć w ogóle urzędu marszałkowskiego, tylko może to dotyczyć np. barier w zakresie infrastruktury technicznej niezbędnej do rozwijania firm, to oni zwykle lądują u nas, w centrum obsługi inwestora, żeby za tym pośrednictwem – nie wiem – lobbować u dostawców energii o to, że trzeba np. postawić Główny Punkt Zasilania (GPZ) albo coś takiego.

Natomiast mamy oczywiście takie miękkie, mniej formalne partnerstwo i współpracę ze światem nauki, do którego jednak przynależą ośrodki badawcze, ale nie mamy żadnych formalnych kompetencji w tym zakresie. W mojej ocenie to powoduje, że nie ma takiego regionalnego aktora, który mógłby te światy, dwa byty, na co dzień łączyć w sposób formalny.

Uzmysłowiłem to sobie, kiedy wiele już lat temu zostawałem marszałkiem i spotkałem się z jednym z zachodniopomorskich przedsiębiorców. Brzydko powiedziałbym, że z przedsiębiorcą starej daty, może z dosyć starszym PESEL-em, a więc człowiekiem, który rozpoczynał swoją drogę z biznesem jeszcze w czasach słusznie minionych. On mi powiedział: „Panie marszałku, nie mam…” Ma bardzo ciekawą firmę. Jak powiem, w jakiej branży, to zdradzę, a nie chcę go zdradzać, bo nie wiem, czy pod tym, co powiedział, będzie chciał się akurat publicznie podpisać. Ale firma naprawdę bardzo ciekawa i rywalizująca na rynku światowym absolutnie w tym, co robi. Mówi: „Co z tego, że inwestujemy, że mam najnowszy park maszynowy na świecie? Same maszyny ze Stanów, ze Szwajcarii. Naprawdę nie mam dobrych inżynierów. Wie pan co? Co pan w tym zakresie robi? Nie mam dobrych inżynierów, dostosowanych chociażby do takiego parku maszynowego, do tych wyzwań, które dzisiaj mam. Powiem panu tyle. Ta komuna może najmądrzejsza nie była, ale jak budowano Zakłady Chemiczne Police, to podjęto decyzję, że trzeba utworzyć chemię na uniwersytecie, wówczas Politechnice Szczecińskiej, po to, żeby zapewniać kadry w pełnym zakresie. A pan co robi?”. Mówię: „Nic nie robię, bo nic nie mogę”.

Wtedy sobie to uzmysłowiłem w kontekście tego, żeby rzeczywiście mieć formalną płaszczyznę do dialogu z rektorami i z innymi osobami. My w zasadzie odpowiadamy

za stymulowanie gospodarki, natomiast w ogóle nie odpowiadamy za dostosowanie z kolei, z jednej strony, i dydaktyki, i – co za tym idzie – tego potencjału naukowego do zgrywania tych dwóch światów. Jeżeli mógłbym cokolwiek postulować, to nie w imieniu własnym, tylko w imieniu – myślę – wszystkich marszałków, że warto rozważyć ten aspekt sprawy, że cała nauka jest scentralizowana, jest na górze, a de facto życie gospodarcze toczy się na dole. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję. To bardzo mądre słowa. Bierzemy je na tapetę. Postaramy się coś z tym zrobić.

Zgłasza się jeszcze pan poseł Nitras, z tym że musi mówić do mikrofonu. Nie, proszę nie rzucać. Tutaj jednak BHP obowiązuje.

Poseł Sławomir Nitras (PO) – spoza składu Komisji:

Dosłownie, jak były odpowiedzi…

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (PO) – spoza składu Komisji:

Nie ma większej przyjemności niż móc panu marszałkowi na takie uwagi powiedzieć, że np. prace trwają albo że parlament dostrzega, albo że rząd dostrzega. Może w nietypowej roli się znajdę jako ten, który pochwali pewne działania obecnego rządu, ale projekt zaproponowany przez premiera Gowina dokładnie o tym mówi. On m.in. panu, ale i przedsiębiorcom daje wpływ na uczelnie. Daje pewną szansę oczywiście na złapanie wspólnego kontaktu pomiędzy przedsiębiorcami, władzami lokalnymi, dysponentami środków a uczelniami, bo po prostu to są zupełnie różne światy. W tej autonomiczności uczelni, którą oczywiście szanujemy, gdzieś się te światy rozjechały i się nie spotkały. Oczywiście mam nadzieję, że tu nie ma powrotu do czasów pierwszego sekretarza, który zaordynuje kierunki, ale ten związek jest potrzebny pomiędzy przede wszystkim tymi, którzy potrzebują specjalistów, bo dzisiaj nie będziemy konkurować ani warunkami naturalnymi, ani źródłami, tylko przede wszystkim ludźmi, prawda? Tymi, którzy są wykształceni. Tutaj trzeba te działania premiera pochwalić. Nie wiem, czy on ma wsparcie we własnym środowisku politycznym, ale ten projekt trzeba pochwalić i to jest dostrzegane.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Właśnie chciałem tak to skomentować troszeczkę, że nie wiadomo, czy ten projekt napotka na podatny grunt. Na razie słychać, że powstał, natomiast nie wiadomo, czy będzie przyjęty.

Poseł Sławomir Nitras (PO) – spoza składu Komisji:

Są siły polityczne, które dostrzegają.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję za tę uwagę. Bardzo dziękuję, panie marszałku. Dziękuję.

Marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz:

Powiem tak. Byłem na kilku inauguracjach. Na wszystkich słuchałem o ustawie 2.0, po czym przeczytałem o ustawie… Nie wiem, jaka jest ocena.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Zobaczymy, jak będzie. Szanowni państwo, bardzo dziękuję wszystkim za przybycie, za aktywne uczestnictwo. Zamykam dyskusję w punkcie drugim.

Stwierdzam, że porządek dzienny został wyczerpany. Zamykam posiedzenie Komisji. Protokół posiedzenia z załączonym zapisem jego przebiegu jest do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Dziękuję bardzo. Życzę udanego popołudnia.